TYGODNIK • 9.05.1976

CENA 3 ZŁ

19
1296

SKRZYDLATA POLSKA







POLSKO-ANGOLSKA UMOWA O KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

Polska Agencja Prasowa podała, że w Luandzie podpisano umowę o komunikacji lotniczej między Polską a Ludową Republiką Angoli. Dokument ten jest pierwszym porozumieniem rządowym i ma dla obu krajów istotne znaczenie polityczne oraz gospodarcze.

Umowę podpisali: ze strony polskiej — dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji — **Mieczysław Roman**, ze strony angolskiej — sekretarz stanu d/s Komunikacji — **Alberto Bento Ribeiro**.

SUKCES POLSKICH SZYBOWNIKÓW NA MISTRZOSTWACH KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH

Do kraju powróciła ekipa polskich szybowników, która brała udział w rozgrywanych w kwietniu w Kiszyniowie (ZSRR) szybowcowych mistrzostwach krajów socjalistycznych. Nasi reprezentanci, pod kierownictwem komendanta CWL w Lesznie — Stanisława Kolasy, spisali się bardzo dobrze. W klasie standard zwyciężył **Stanisław Witek**, przed **Stanisławem Zientkiem**. Pierwsze miejsce w klasie otwartej zajął **E. Rudeński** (ZSRR), a drugie — nasz reprezentant **Stanisław Kluk**, który ustanowił w Kiszyniowie nowy rekord Polski w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 300 km. W klasyfikacji zespołowej ekipa polska zajęła w mistrzostwach pierwsze miejsce.

Członkom ekipy dziękujemy za pozdrowienia z Kiszyniowa.

TRENING REPREZENTACJI SZYBOWCOWEJ W OLSZTYNIE

W Aeroklubie Olsztyńskim przebywali w kwietniu nasi reprezentanci na szybowcowe mistrzostwa świata w Finlandii. Piloci **Julian Ziobro** i **Henryk Muszczyński** (klasa otwarta) oraz **Franciszek Kępka** i **Henryk Poźniak** wykonywali pod kierunkiem trenera **Józefa Dankowskiego** loty treningowe w rejonie pojezierza, który w jakiejś mierze podobny jest do fińskiego terenu mistrzostw. Ziobro i Muszczyński latali na zmianę na nowym „Jantarze-2".

II WIOSENNE ZAWODY MODELI RAKIET W GDAŃSKU

W Gdańsku przeprowadzono 4 kwietnia II wiosenne zawody modeli rakiet czasowych na spadochronie z udziałem ponad 150 zawodników. Zostały one zorganizowane staraniem Wojewódzkiego Ośrodka Modelarskiego LOK i redakcji „Wieczoru Wybrzeża", przy współudziale Aeroklubu Gdańskiego i Domu Harcerza w Gdańsku. Najlepsze wyniki uzyskali: **Barbara Ćwiklińska, Krzysztof Pawlak** i **Grzegorz Reptowski**, który otrzymał także nagrody specjalne Chorągwi Gdańskiej ZHP i Domu Harcerza.

KSIĄŻKI LOTNICZE Z AUTOGRAFEM

W stoisku Wydawnictwa MON na kiermaszu w Warszawie, przed Pałacem Kultury i Nauki, podpisywać będą swe książki: 8 maja w godzinach 16.00—17.00 — **Henryk Żwirko** („Franciszek Żwirko"), 9 maja w godzinach 13.00—14.00 — **Stanisław Polak** („Pamiętnik nawigatora"), 16 maja w godzinach 15.00—17.00 — **Wacław Król** („Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii"), a między 16.00—17.00 — **Jan Henryk Janczak** („Podcięte skrzydła"). Natomiast w Wydawnictwie „Horyzonty" w dniu 8 maja w godzinach 15.00—16.00 podpisuje swe książki nasz kolega redakcyjny **Paweł Elsztein** („W Kosmosie").

WYDAWNICTWA

BOGDAN BARTNIKOWSKI — **„ZIELONE SKRZYDŁA"**. Wydawnictwo MON — 1976. Wspomnienie z Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, gdzie autor przebywał w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych. Str. 183, cena 20 zł, nakład 10 000 + 350 egz.

JANUSZ THOR — **„CZŁOWIEK POZA ZIEMIĄ"**. Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza — 1976. Ciekawa książka o znaczeniu wypraw pozaziemskich. Str. 243, cena 35 zł, nakład 10 000 + 305 egz.

ZBIOROWE — **„WOŁANIE NA MLECZNEJ DRODZE"**. Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia" — 1976. Wyboru dokonał **Zbigniew Przyrowski**. Wybór opowiadań fantastyczno-naukowych nadesłanych na konkurs „Młodego Technika" ogłoszony w 1973 r. Str. 193, cena 30 zł, nakład 30 000 + 277 egz.

Powstał ZWIĄZEK SOCJALISTYCZNEJ MŁODZIEŻY POLSKIEJ

Dzień 28 kwietnia 1976 r. wpisze się na trwałe do kronik polskiego ruchu młodzieżowego i życia młodego pokolenia Polski Ludowej. Blisko 1500 delegatów na obradujące tego dnia w Warszawie krajowe zjazdy Związku Młodzieży Socjalistycznej i Związku Socjalistycznej Młodzieży Wiejskiej oraz naradę aktywu Socjalistycznego Związku Młodzieży Wojskowej Sił Zbrojnych PRL powołało nową wspólną organizację młodzieży pracującej — Związek Socjalistycznej Młodzieży Polskiej.

Tworzy to warunki pełniejszego udziału młodego pokolenia w budowie rozwiniętego społeczeństwa socjalistycznego. Decyzja konstytuująca ZSMP, który działając pod ideowym przewodnictwem PZPR kontynuować będzie dotychczasowy dorobek ZMS, ZSMW i SZMW, zrodziła się z woli i ambicji jak najlepszego wykonania zadań stawianych w uchwale VII Zjazdu PZPR przed młodym pokoleniem; z troski o wyższą jakość pracy i życia naszego narodu.

70-LECIE ZWIĄZKU ZAWODOWEGO TRANSPORTOWCÓW I DROGOWCÓW

W tym roku Związek Zawodowy Transportowców i Drogowców, do którego należą pracownicy lotnictwa cywilnego, obchodzi 70-lecie działalności.

Z okazji zawodowego święta — „Dnia Transportowca i Drogowca" — Prezes Rady Ministrów **Piotr Jaroszewicz** przyjął 23 kwietnia br. grupę przodujących pracowników transportu i drogownictwa, wśród których byli także reprezentanci lotnictwa cywilnego: **Marian Hajduk** — PLL LOT i **Izabela Kozłowska** — pracownik informacji lotniczej w Warszawie.

W spotkaniu uczestniczył wicepremier **Alojzy Karkoszka**.

W czasie spotkania minister komunikacji **Tadeusz Bejm** przedstawił najpilniejsze zadania transportowców i drogowców w najbliższych latach. Omówiono też zagadnienia związane z intensywnym rozwojem transportu samochodowego, drogownictwa i lotnictwa.

Na zakończenie spotkania zabrał głos premier **Piotr Jaroszewicz**. Dziękując uczestnikom spotkania za trud i zaangażowanie, premier przekazał obecnym — a za ich pośrednictwem wszystkim transportowcom i drogowcom — serdeczne pozdrowienia od Biura Politycznego i I Sekretarza KC PZPR — **Edwarda Gierka**. Złożył im także życzenia dalszych osiągnięć w pracy zawodowej i pomyślności w życiu osobistym.

24 kwietnia br. odbyło się w Warszawie plenum Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców.

Wicepremier **Alojzy Karkoszka** oraz sekretarz CRZZ **Mieczysław Grad** wręczyli na plenum sztandary przechodnie Prezesa Rady Ministrów i CRZZ załogom, które zajęły pierwsze miejsca w międzyzakładowym współzawodnictwie pracy.

Wyróżniający się pracownicy otrzymali odznaczenia państwowe i resortowe. Między innymi 22 osoby udekorowane zostały Krzyżami Kawalerskimi Orderu Odrodzenia Polski, a wśród nich: **Adam Czepirski** — szef wyszkolenia Aeroklubu Krakowskiego, **Stefan Fitas** — kierownik w Biurze ZG APRL i **Włodzimierz Sulecki** — kapitan pilot PLL LOT. (y)

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- ROZMOWA Z REDAKTOREM NACZELNYM WYDAWNICTWA MON
- SILNA GRUPA ŚMIGŁOWCOWA
- PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA W BUDOWIE LOTNI
- TAJEMNICA DELFINÓW PERSPEKTYWĄ AERODYNAMIKI
- „MŁODZI SZYBOWNICY NA START"
- TU RAYSKALA: CUMULUSOWA PUŁAPKA

NASZA OKŁADKA:

9 maja br. przypada 31 rocznica zwycięstwa nad faszyzmem. Od śmigłowego Jaka z lat II wojny światowej do naddźwiękowego MiG-a naszych dni — to niemal cała epoka w rozwoju technicznym polskiego lotnictwa wojskowego. Niezmienne pozostało jedno: tradycyjne mistrzostwo naszych lotników.

Zdjęcia: J. Tobolski

NA HORYZONCIE

Wolne soboty na... lotnisku

Jak spędzamy wolne soboty? Ano — różnie. Zależy zresztą jak kto. Z licznych sondaży prasowych na ten temat wynika, że jeszcze nie bardzo umiemy sobie organizować wypoczynek, a tym bardziej odpoczynek czynny — na świeżym powietrzu.

Ale — mimo wszystko — coś się zaczyna zmieniać w naszych obyczajach na tym odcinku. Jak słychać, sporo ciekawej, nowej inicjatywy przejawiają rady zakładowe różnych zakładów przemysłowych.

Oto, jak doniósł „Express Ilustrowany", w ostatnią wolną sobotę na łódzkim lotnisku Lublinek zjawiło się 120 pracowników pabianickiego „Pamotexu", aby... polatać. Ściślej rzecz biorąc, rada zakładowa tego przedsiębiorstwa zafundowała swym pracownikom przeloty turystyczne samolotem An-2 Aeroklubu Łódzkiego. Ta forma wypoczynku spotkała się z dużym zainteresowaniem załogi „Pamotexu", tak iż dwukrotnie odwiedzili oni zbiorowo łódzkie lotnisko. W sumie ponad dwustu pracowników doznało niezapomnianych napowietrznych wrażeń, wielu z nich zresztą po raz pierwszy. „Express" opatrzył tę informację dowcipnym tytułem — „Wolna sobota w... powietrzu". Nie tylko, bo — na lotnisku i świeżym powietrzu.

Pabianicki „Pamotex" ma zamiar kontynuować tę akcję w wolne soboty, a Aeroklub Łódzki otrzymuje ostatnio dużo założeń na wynajęte loty turystyczne. Zresztą, łodzianie nie są odosobnieni w swych poczynaniach. Loty turystyczne oferują i rozwijają aerokluby: Kielecki, Białostocki, Opolski i inne kluby, posiadające na wyposażeniu samoloty An-2. Robi to od kilku lat z powodzeniem również LOT w niektórych miastach, tyle że w niedzielę, ponieważ w soboty odbywają się loty rozkładowe i o wolne maszyny trudno.

Sądzę, że wolne soboty, a również i niedziele, na lotnisku i w powietrzu dla załóg zakładów pracy spopularyzują się coraz bardziej. Oby tylko starczyło nam samolotów w aeroklubach dla zaspokojenia wszystkich chętnych.

Jest to też droga do ożywienia naszych lotnisk aeroklubowych w wolne od pracy dni. Niech ludzie przychodzą i przyjeżdżają na lotniska, w ramach spacerów, ze swymi pociechami. Niech biwakują na skraju zielonej murawy lotniska. Niech oglądają lotnictwo z bliska, poznają aeroklub, popatrzą jak szkoli się, lata i skacze nasza młodzież. Przyjemne to i pożyteczne — dla nich samych i dla nas.

Każdy, kto chociaż raz był w CWL w Lesznie, mógł się przekonać jaką rolę pełni pod tym względem Centrum. Mieszkańcy miasta i okolic chętnie zaglądają na lotnisko, zwłaszcza że ma ono również ładną kawiarnię. Nie dziwmy się przeto, że Leszno żyje lotnictwem (sportowym) na co dzień.

Starać się winien o to każdy aeroklub, tworzyć ku temu klimat w swym regionie, zachęcać ludzi do tzw. weekendów na lotnisku. Jest to jedna z atrakcyjnych form propagandy lotnictwa, która jakże potem procentuje w pracy aeroklubowej.

Ikarus



MIECZ I TARCZA POLSKIEGO NIEBA

Rozmowa z dowódcą Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. ROMANEM PASZKOWSKIM

Rozwój i doskonalenie środków napadu powietrznego, wyposażonych w broń termojądrową, zwiększa niebezpieczeństwo i skalę zniszczeń w przypadku konfliktu zbrojnego.

Najmłodszym i najnowocześniejszym rodzajem Sił Zbrojnych PRL są Wojska Obrony Powietrznej Kraju. Zadaniem tych wojsk jest wykrywanie i rozpoznanie środków napadu powietrznego nieprzyjaciela; zwalczanie środków rozpoznania i napadu powietrznego nieprzyjaciela; osłona ważnych obiektów i rejonów przed uderzeniami lotnictwa nieprzyjaciela i jego bezpilotowych środków napadu powietrznego oraz ostrzeganie kraju o grożącym niebezpieczeństwie.

Wykrywanie i rozpoznawanie obiektów powietrznych oraz powiadamianie o działaniach środków napadu powietrznego nieprzyjaciela wykonują wojska radiotechniczne, zapewniając aktywnym środkom obrony powietrznej dogodne warunki działań bojowych.

Obronę obiektów i określonych rejonów przed rozpoznaniem i uderzeniami środków napadu powietrznego nieprzyjaciela wykonuje lotnictwo myśliwskie, wojska rakietowe i artyleria przeciwlotnicza Wojsk Obrony Powietrznej Kraju.

Spieszę się. Wiem, że generał zwraca uwagę na punktualność. Wiem także, że generał jest szybki w działaniu. Wiadomo, pilot myśliwski. Wchodzę więc do biura przepustek i patrzę na zegarek: minęła 12.49. Podaję dowód osobisty i proszę o przepustkę do dowódcy. „Przed chwilą dzwonił w tej sprawie adiutant generała" — powiedział do mnie młody sierżant w stalowym mundurze.

Mam przepustkę i już idę z podoficerem dyżurnym. Wszystko po to, aby nie błądzić w labiryncie dowództwa, aby nie pytać i nie tracić czasu na szukanie. Oto jestem na miejscu. Mój przewodnik odchodzi, a ja witam się z adiutantem. Patrzę znowu na zegarek: dochodzi 12.55. Adiutant widząc to informuje mnie, że generał wie już o moim przybyciu. Po chwili dopowiada, że dowódca będzie wolny za cztery minuty i punktualnie o 13.00 zostanę przyjęty. Potem zaprasza mnie uprzejmym gestem do zajęcia miejsca w fotelu. Zegar wiszący nad wejściem odmierza czas. Co chwilę terkocze któryś z telefonów stojących w zasięgu ręki adiutanta dowódcy. Zbliża się godzina 13.00. Słyszę sygnał. Adiutant unosi słuchawkę i po chwili mówi do mnie z uśmiechem:

— Generał prosi do siebie.

Niemal jednocześnie patrzymy na zegar. Wychodzę z pokoju adiutanta, idę krótkim korytarzem, na wprost którego prowadzą drzwi do gabinetu dowódcy. Energicznie pukam i naciskam klamkę. Jestem na miejscu.

Zza biurka wstaje generał dywizji pilot Roman Paszkowski i zbliża się w moją stronę. Jest uśmiechnięty, wita się i prosi o zajęcie miejsca.

Siadając na fotelu przypadkowo dostrzegam na biurku leżącą wśród innych czasopism „Skrzydlatą Polskę". Tuż obok stojący zegar cichutko wystukuje sekundę po sekundzie.

— Panie generale, naszą rozmowę prowadzimy w 31 rocznicę zwycięstwa nad faszyzmem. Lotnictwo u schyłku II wojny światowej w 1945 r. i lotnictwo połowy lat siedemdziesiątych to wbrew pozorom dwa krańcowo odmienne wojska. Sądzę, że wyjaśnienie naszym Czytelnikom tej różnicy będzie niejako wstępem do dalszej rozmowy. Proszę uprzejmie...

— Tak jest naprawdę. Współczesnego rodzaju Sił Zbrojnych PRL — Wojsk Obrony Powietrznej Kraju nie można porównywać z lotnictwem z 1945 r. Po prostu nowoczesny sprzęt bojowy i uzbrojenie wpłynęły decydująco na zanikanie przestarzałych i powstanie nowych rodzajów wojsk, wpłynęły także na wprowadzenie dla nich odmiennej taktyki. Wszystko się zmieniło: począwszy od prędkości samolotów i skuteczności uzbrojenia, a skończywszy na koncepcji użycia tych wojsk. To co było dawniej pozostało dzisiaj dla nas tylko historią. Reasumując: tylko wojska tworzące wszechstronną, precyzyjną i jednocześnie w pełni skuteczną osłonę lotniczo-rakietową i elektroniczną zdolne są bronić obszaru powietrznego kraju przed środkami napadu przeciwnika.

— Stworzony system obrony powietrznej lub osłona — o której wspomniał Pan generał — to innymi słowy Wojska Obrony Powietrznej Kraju...

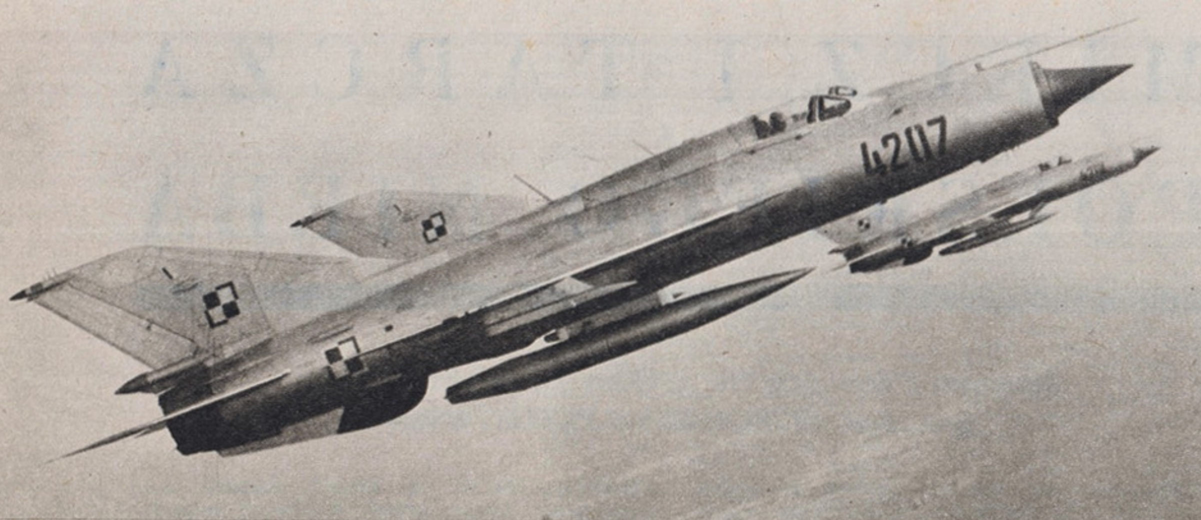
— Tak. W skład naszych wojsk oprócz lotnictwa myśliwskiego wchodzą: artyleria rakietowa i lufowa oraz wojska radiotechniczne. Wojska te tworzą wzajemnie się uzupełniający integralny system obrony powietrznej.

— Swego czasu Wojska Obrony Powietrznej Kraju nazwał Pan, generale, wojskami pierwszych pięciu minut. Czy można prosić o rozwinięcie tego bardzo trafnego określenia?

— Nieprzerwanie pełnimy służbę działając w systemie obrony powietrznej kraju. Dyżur bojowy trwa w dzień i w nocy na wszystkich stanowiskach dowodzenia. Krótko mówiąc, w każdej chwili musimy być gotowi do odparcia zmasowanego uderzenia z powietrza. Bez względu na warunki atmosferyczne trwa dyżur bojowy w kabinach samolotów, przy wyrzutniach rakiet oraz w stacjach radiolokacyjnych. Na wojskach tych jako pierwszych w Siłach Zbrojnych PRL spoczywa ciężar obrony i zapewnienie nienaruszalności granic powietrznych. Jednostki radiotechniczne Wojsk OPK — na przykład — zdolne są wykryć środki napadu powietrznego daleko od granic kraju i śledzić bezbłędnie do chwili zniszczenia. Im wcześniej je wykryją, tym szybciej można wprowadzić własne środki walki do ich unieszkodliwienia.

Dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju gen. dyw. pil. Roman Paszkowski, po uroczystej promocji, wręcza dyplomy młodym oficerom Wojsk OPK.





Naddźwiękowe samoloty MiG-21 lotnictwa myśliwskiego Wojsk OPK.





Rakiety przeciwlotnicze klasy „ziemia-powietrze" na stanowisku (wyżej). Przeciwlotnicza artyleria lufowa. Na pierwszym planie pododdział obsługujący przelicznik artyleryjski (niżej).

Zdjęcia: T. Tobolski

— Ze słów Pana generała wynika, że stałej gotowości bojowej muszą być podporządkowane cele szkoleniowe, czyli doskonalenie wszystkich służb Wojsk OPK, a także nieustanne ich unowocześnianie pod względem technicznym. Jeśli dobrze rozumiem, wszystko w tych wojskach odbywa się równolegle.

— Tak jest w rzeczywistości. To jest specyfika Wojsk OPK. Obrazowo można powiedzieć, że jest to ogromny mechanizm działający niezwykle sprawnie, bez zakłóceń, ciągle udoskonalający swą pracę i jednocześnie zagęszczający sieć obronną rozpostartą nad naszym krajem.

— Niemałą, a decydującą rolę odgrywa w tym przypadku nieustanny postęp techniczny...

— Nasz potencjalny przeciwnik nieustannie doskonali swój sprzęt. Jeśli nie chcemy być zaskoczeni, musimy być co najmniej równorzędnym partnerem w przyszłej wojnie. Już z tego samego faktu wypływa nieustanna potrzeba unowocześniania techniki radiolokacyjnej, automatyzacji procesów wykrywania, prowadzenia celów, meldowania czy też dowodzenia. Minęły już bowiem czasy, kiedy lekceważono siły przeciwnika, a także jego przebiegłość.

— Oczywiście postęp nie omija również lotnictwa myśliwskiego Wojsk OPK?

— W żadnym przypadku. Lotnictwo to dysponuje nowoczesnymi naddźwiękowymi samolotami o dużym zasięgu działania i dużej skuteczności ognia, uzbrojone jest w kierowane rakiety klasy „powietrze-powietrze". Lotnictwo to ponadto ma na swym wyposażeniu elektroniczne urządzenia pokładowe, które pomagają ludziom w służbie.

— Gdy już mówimy o uzbrojeniu, poproszę o kilka informacji na temat wojsk rakietowych...

— Wyposażone one są w rakiety „ziemia-powietrze". Wojska rakietowe mogą skutecznie zwalczać samoloty i bezpilotowe środki napadu powietrznego na dowolnych wysokościach. Przy tej okazji dodam, że w wojskach OPK szeroko stosuje się automatyzację kierowania.

— Czy najnowocześniejsze uzbrojenie, automatyzacja, technika, elektronika, bez których trudno wyobrazić sobie Wojska Obrony Powietrznej Kraju, nie zepchnęły człowieka na dalszy plan i nie sprowadziły go do roli podrzędnego mechanizmu w systemie obrony?

— Wprost przeciwnie. Wszechobecna technika, automatyzacja i najprzeróżniejsze systemy kierowania na każdym kroku pomagają i udoskonalają pracę człowieka. Proszę jednak pamiętać, że człowieka nigdy nie wyręczają. Decyzja i wybór najtrafniejszego wariantu w systemie obrony powietrznej zawsze należeć będzie do człowieka.

— Człowieka trzeba jednak szkolić, aby w tym precyzyjnie pracującym mechanizmie nie był najsłabszym ogniwem.

— Powracamy ponownie do specyfiki służby w Wojskach OPK. Nie należy ona do łatwych. O powodzeniu w walce bardzo często decyduje pojedynczy żołnierz. Niedoszkolenie, każdy nawet najdrobniejszy błąd, niedopatrzenie lub zlekceważenie decyduje o rezultacie walki. U nas nie ma podziału na ludzi mniej lub bardziej ważnych, mniej lub bardziej potrzebnych. Wszyscy, od pojedynczego żołnierza do generała, są jednakowo ważni i potrzebni, aby nasz system obrony powietrznej mógł działać sprawnie. Trzeba w tym miejscu dopowiedzieć, że Wojska OPK działają najczęściej w małych, kilkuosobowych grupach, na oddalonych od siebie stanowiskach bojowych. Na każdym z nich dzieje się coś ważnego. Wszystkie te grupy w logicznym powiązaniu tworzą — wspomniany już kilkakrotnie — system obrony powietrznej.

— Aby zgrać działanie Wojsk OPK na wszystkich szczeblach, należało opracować metody i formy szkolenia. Czy można prosić Pana generała o wypowiedź na ten temat?

— Dużą rolę w tym przypadku odegrała kompleksowość w szkoleniu. Najwyższy stopień skuteczności osiągamy, gdy istnieje idealne zespolenie działania wszystkich rodzajów wojsk i służb WOPK. Na powodzenie w walce składa się działanie lotnictwa myśliwskiego, jednostek wojsk radiotechnicznych, artylerii rakietowej i lufowej, a także innych służb ściśle ze sobą współdziałających. Każdy, na przykład, lot samolotu wykorzystuje się do szkolenia załóg stanowisk dowodzenia, jednostek radiotechnicznych, artylerii i lotnictwa. Dzięki tej wypróbowanej już metodzie uzyskujemy znaczne oszczędności oraz wysoki stopień współdziałania wszystkich ogniw systemu obrony powietrznej.

— Wspomniał Pan, generale, o wykorzystywaniu w procesie szkolenia różnego rodzaju urządzeń treningowych.

— Owszem. Miałem na myśli kabiny treningowe samolotów, imitatory celów, rejestratory celów, generatory zakłóceń. Urządzenia te nie tylko obniżają nam koszty szkolenia, ale umożliwiają jednocześnie znaczną intensyfikację szkolenia. Natomiast ich właściwe wykorzystywanie pozwala na organizowanie szkolenia o wysokiej dynamice działania, a jednocześnie bardzo uważne rejestrowanie błędów i ich korygowanie. Wykorzystanie imitatora celów pozwala na szkolenie w wykrywaniu i przechwytywaniu dowolnej liczby celów i to w różnych warunkach sytuacji powietrznej.

— Czy zawody o tytuł „Mistrza Walki" i inne tego rodzaju również należy zaliczyć do nowych form szkolenia?

— Jak najbardziej. W różnego rodzaju zawodach — nie tylko w lotnictwie myśliwskim — startują dziesiątki zespołów, współzawodniczą ze sobą, wychowują, uczą się, zaspokajają zdrowe ambicje, kształcą charaktery. Zawody, które przed kilku laty zainicjowaliśmy i bez przerwy udoskonalamy, ściśle podporządkowujemy systemowi obrony powietrznej. Uważamy je za coś wspaniałego, pożytecznego i potrzebnego. Mówiąc bardziej lapidarnie: rozpoczynając nasze zawody — przystępujemy do wojny skrupulatnie punktowanej przez sędziów.

— Z wypowiedzi Pana generała wynika niedwuznacznie, że żołnierzami Wojsk OPK są przede wszystkim specjaliści.

— Przyjmujemy wyłącznie specjalistów. Bez nich zresztą trudno sobie wyobrazić zbudowanie skomplikowanego systemu obrony powietrznej. Ale na tym nie poprzestajemy. Poprzez wielokierunkowe szkolenie i doskonalenie wiedzy podnosimy na wyższy poziom gotowość bojową wojsk, sprawność techniki bojowej i sprzętu technicznego do szybszego wdrażania nowszych struktur organizacyjnych, a także umocnienia dyscypliny i porządku wojskowego.

— Dobra praca ludzi, a także praca wychowawcza z ludźmi decyduje — jak się domyślam — o sukcesie, którego można jedynie pozazdrościć Wojskom OPK...

— Najwartościowszym kapitałem w Wojskach OPK są ludzie, cenniejszym od najdroższego sprzętu. Ludzie wygrywają walkę z czasem. Od wiedzy, operatywności działania i bezwzględnego wykonywania rozkazów, szacunku dla podwładnego i dla jego pracy, zależy sprawność naszego systemu obrony powietrznej.

— Troska, jaką przykłada się do związania uczuciowego żołnierzy z Wojskami OPK, może budzić pełną satysfakcję i dumę zarazem...

— Wśród zwartych zespołów żołnierskich tkwią najważniejsze źródła aktywności. Dlatego też kształtowaniu zespołów ludzi ofiarnych, zaangażowanych, zdyscyplinowanych i sumiennych poświęcamy w codziennej pracy wiele uwagi. W naszej pracy polityczno-wychowawczej ogromną rolę odgrywają organizacje partyjne. Powiem krótko: każde bez wyjątku działanie służbowe wspierane jest działaniem ideowo-politycznym. Ogromna bowiem większość naszej kadry zawodowej to członkowie lub kandydaci Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Stwarzamy wszystkim warunki do twórczej inicjatywy, kształtujemy stosunki ludzkie na wzajemnym zaufaniu, szczerości, wysokiej wymagalności i sprawiedliwej ocenie. Ponadto dostrzegamy każdego żołnierza.

— Dziękuję za rozmowę. Sądzę, że będę wyrazicielem naszych Czytelników, a także całego zespołu redakcyjnego, gdy w Dniu Zwycięstwa złożę na ręce Pana generała dla Wojsk Obrony Powietrznej Kraju najlepsze życzenia lotnicze.

Rozmawiał: TADEUSZ MALINOWSKI



SYLWETKI LOTNIKÓW

walką i pracą

JERZY NIECIENGIEWICZ jako pilot 2 pułku nocnych bombowców „Kraków" przeszedł chlubny i zwycięski szlak bojowy od Warszawy do Berlina. Od blisko 30 lat jest pilotem komunikacyjnym Polskich Linii Lotniczych LOT. W czasie wojny wykonał wiele lotów bojowych i operacyjnych. Podczas pokojowej pracy w powietrzu wylatał ponad 16 000 godzin i przeleciał prawie siedem i pół miliona kilometrów. Za walkę z nieprzyjacielem odznaczony został m.in. Krzyżem Walecznych i Medalem Zasłużony na Polu Chwały. Za pracę w PLL LOT wyróżniono go m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. W czasie wojny bohaterską walką, a w czasie pokoju zaangażowaną pracą dokumentował i dokumentuje nadal swoje przywiązanie do Ojczyzny. W swoim głębokim przekonaniu, przez cały czas spełnia tylko swój patriotyczny obowiązek wobec narodu, wobec bliskich, wobec siebie.

Odległe już dziś czasy wojny coraz bardziej odchodzą w cień. Nawet we własnych wspomnieniach gubią się szczegóły, dokładne daty i miejsca wydarzeń, nazwiska współtowarzyszy broni. Na szczęście, co najważniejsze zapisane jest w książkach. Na własny, doraźny użytek pozostaje album z pożółkłymi zdjęciami, dokumentami i wycinkami z prasy. Kto to wie, może kiedyś w przyszłości trzyletni dziś wnuk Paweł dzięki właśnie tym pamiątkom będzie dumny ze swego dziadka?

Spędzane pod Lwowem wakacje 1939 r. dla warszawskiego gimnazjalisty, 15-letniego Jerzego Nieciengiewicza, zakończyły się wiadomością o wybuchu II wojny światowej. W praktyce oznaczało to również przerwanie nauki. Znalazłszy się w głębi terytorium Związku Radzieckiego, był pracownikiem leśnym, pomocnikiem traktorzysty, traktorzystą. To był jego pierwszy, praktyczny kontakt z techniką, który ułatwił mu później drogę do... lotnictwa.

W pierwszych tygodniach 1944 r. był już pod Riazaniem, w szkole podoficerskiej piechoty 3 dywizji Wojska Polskiego. Któregoś dnia przyleciał do dywizji samolot Po-2 z oficerami radzieckimi, szukającymi chętnych do lotnictwa polskiego. Zgłosił się natychmiast, zdał błyskawiczny test-egzamin i 1 kwietnia 1944 r. znalazł się, z kilkudziesięcioosobową grupą jemu podobnych kandydatów na lotników, w Grigoriewskoje.

W 4 eskadrze rezerwowej zwanej szkolną 2 pnb „Kraków", intensywnie szkolono polskich lotników. Kandydatami na pilotów byli jednak chłopcy zupełnie surowi, którzy tak jak Jerzy Nieciengiewicz — traktorzysta, zaledwie liznęli techniki. Tymczasem pułk, a wraz z nim 4 eskadra szkolna przebazował na lotnisko Gostomel k.Kijowa. Trwało tam dalej intensywne szkolenie najmłodszych kandydatów na lotników. 31 sierpnia 1944 r. niespełna 20-letni Jerzy Nieciengiewicz zdał w nocy egzamin praktyczny, a w dzień egzamin teoretyczny z umiejętności lotniczych przed wojskową komisją radziecką. Został pełnoprawnym pilotem.

Za kilka dni byli już w Polsce, na lotnisku w Woli Rowskiej k.Garwolina. Kiedy już świeżo upieczonym pilotom zdawało się, że mogą lecieć na front, rozpoczęło się... dalsze szkolenie: ślepak, noc, przelot, strzelanie, bombardowanie... I tak wkoło, aż do perfekcji.

W połowie września 1944 r. pułkowe Po-2 rozpoczęły loty nad walczącą Warszawę, ze zrzutami dla powstańców. Latał tam wtedy i Jerzy Nieciengiewicz, gdyż — jako warszawiak — znał dobrze stolicę. Szlak bojowy w charakterze pilota rozpoczął w połowie stycznia 1945 r. podczas ofensywy, która przyniosła wyzwolenie stolicy. Jego stałym nawigatorem był doświadczony Aleksander Danielak. Latali razem nad Wał Pomorski i Kołobrzeg, brali udział w operacji berlińskiej. Z pokładu swego niewielkiego bombowca nocnego atakowali punkty oporu nieprzyjaciela, niszczyli stanowiska ogniowe, grupowania i kolumny wroga. Wykonali też wiele lotów rozpoznawczych. Wieść o zakończeniu wojny zastała ich wraz z całym pnb „Kraków" na lotnisku Retzow, na zachód od Berlina.

Dziesiątki startów w ciemność, nad pozycje wroga. Każdy lot inny. Ileż przeżyć i wspomnień. Oto jedno z nich:

— Jak dziś pamiętam lot na bombardowanie stanowisk ogniowych, urządzeń portowych i jednostek pływających w Kołobrzegu. Podczas ataku nie oddzieliła się nam, na skutek ostrzelania samolotu, jedna z sześciu bomb podskrzydłowych. Wróciliśmy ponownie nad morze i jeszcze raz próbowaliśmy rzucić bombę. Nadaremnie. W konsekwencji lądowaliśmy z bombą, podczas nocnych ciemności, w nieznanym terenie, na szczęście po naszej stronie frontu. Skończyło się na zupełnie niegroźnym skaleczeniu nawigatora i minimalnym uszkodzeniu płatowca. Kilka lat temu odwiedziłem z żoną to miejsce pod Kołobrzegiem, w pobliżu Białego Boru...

W połowie maja 1945 r. wraz z pułkiem był już w Bydgoszczy i rozpoczął przeszkolenie na samoloty szturmowe. W 1946 r. poprosił o zwolnienie z wojska i rozpoczął uzupełnianie swojej, przerwanej wojną, edukacji ogólnej. Żeby żyć, trzeba było jednak także pracować. 1 lutego 1947 r. podejmuje pracę w PLL LOT. Czekając na etat pilota, był pracownikiem służby ruchu. Wreszcie mógł zasiąść znów za sterami samolotu. Był to dwusilnikowy NC-701 Siebel, będący na wyposażeniu wydziału fotogrametrycznego LOTU. W tymże roku ożenił się. W roku następnym przeszedł na samoloty pasażerskie. Szybko został kapitanem na Li-2 i DC-3. Jednocześnie nie zaniedbywał nauki i uzyskał świadectwo maturalne.

Pełna zaangażowania praca pilota wymagała m.in .koczowniczego trybu życia. Bywało, że w miesiącu zaledwie kilka nocy mógł spędzić w domu. Doszły kłopoty zdrowotne — podejrzenie o chorobę serca. Czyżby czas wojny i przemęczenie pracą w powietrzu już dawały znać o sobie? — myślał niejednokrotnie. Dziś z uśmiechem przyznaje, że chyba po prostu wystraszył się ewentualnych skutków ówczesnych dolegliwości. Przestał latać, na własną prośbę. Szybko powierzono mu odpowiedzialne stanowisko szefa służby ruchu lotniska Okęcie i potem naczelnika Centralnego Portu Lotniczego. Tu też nie oszczędzał się w pracy. Pomimo iż służby ruchowo-lotniskowe pracowały w trudnych warunkach, mógł się pochwalić sukcesami w nowej pracy.

Zaczął jednak tęsknić za lataniem. Rezygnując z dość eksponowanego stanowiska, poprosił znów o przeniesienie na pokład. I tym razem ustosunkowano się do jego prośby z całą przychylnością. Latanie wznowił na prawym fotelu Iła-14, by po pół roku latać ponownie jako kapitan pilot. W 1960 r. był w pierwszej grupie pilotów, przeszkolonych na nowo zakupione przez PLL LOT samoloty turbośmigłowe Ił-18. Lata na nich do dziś, służąc swym bogatym doświadczeniem lotniczym pasażerom i przedsiębiorstwu. Przemierza powietrzne szlaki w służbie polskiej komunikacji lotniczej. Siedmiokrotny milioner powietrzny, znany jest ze swej solidności i zaangażowania w pracy.

— Staram się — mówi skromnie — żeby przełożeni i koledzy nie mieli do mnie żadnych pretensji i żebym ja był z tego co robię zadowolony.

Nie ogranicza się tylko do pracy zawodowej. Członek PPR od 1947 r. i następnie PZPR, jest wieloletnim działaczem partyjnym. Aktualnie pełni obowiązki sekretarza Komitetu Zakładowego PZPR, jest też sekretarzem OOP oddziału Iłów-18. Żyje na co dzień sprawami nie tylko personelu latającego, ale całego przedsiębiostwa. Dlatego tym ciekawsze są jego opinie:

O ZAWODZIE PILOTA — jest to zawód trudny, bardzo absorbujący czasowo. W praktyce pilot nie może być panem swego czasu i nie posiada własnego, nienaruszalnego rozkładu dnia. Zawód ten wymaga pewnych, określonych predyspozycji i dogłębnego zaangażowania się. Jest to zawód, który trzeba kochać.

O MŁODZIEŻY LOTNICZEJ — jest dobra i potrafi pracować. Do pracy podchodzi jednak zbyt komercjalnie, liczy pieniądze i pyta: za ile? Mnie i moim rówieśnikom trudno to zrozumieć. Nauczyliśmy się inaczej. Jeśli coś trzeba zrobić, to nie pytamy się przedtem: za ile? Po prostu robimy.

O POTRZEBIE SZKOLENIA PILOTÓW — od wielu lat rozumiemy potrzebę powołania do życia ośrodka szkolenia personelu latającego. Nowoczesny samolot wymaga od pilota gruntownych podstaw i specjalistycznej wiedzy. Potrzebna jest więc szkoła pilotów z prawdziwego zdarzenia, na poziomie wyższej uczelni. Jej słuchacz musiałby także dobrze opanować co najmniej dwa języki obce. Deficytu personelu latającego w Polsce nie rozwiąże się stosowaniem półśrodków.

O WŁASNEJ ŻONIE — kiedy po przerwie wróciłem do latania, powiedziałem do żony: „nie masz pojęcia jak się dobrze czuję". Ale na takie samopoczucie oprócz latania składa się atmosfera domowa i spokój rodziny. Jest to niezwykle ważne w pracy pilota i możliwe tylko dzięki żonie rozumiejącej i wyrozumiałej, która jest jednocześnie najlepszym przyjacielem. Tak jak moja żona.

HENRYK KUCHARSKI

JERZY NIECIENGIEWICZ — pilot 2 pułku nocnych bombowców „Kraków", kapitan pilot PLL LOT — za sterami pasażerskiego Iła-18. Zdjęcie: M. Kobrzyński



LOTNICY POLSCY

w drugiej wojnie światowej

Polskie jednostki lotnicze walczące na frontach II wojny światowej:
wykonały — 116 tys. lotów bojowych
zestrzeliły — 999 samolotów wroga na pewno
206 prawdopodobnie
300 uszkodziły
190 pocisków latających V-1
zrzuciły — 16 067 ton bomb lotniczych.

Od pierwszego dnia agresji hitlerowskiej, we wrześniu 1939 r., lotnicy polscy podjęli pełną poświęcenia i bohaterstwa walkę z przeważającymi siłami wroga. Walkę tę prowadzili nieprzerwanie w okresie II wojny światowej. Samoloty z biało-czerwoną szachownicą walczyły nad Europą, Afryką, a nawet Azją, zaś od 1944 r. na głównym froncie wojny — radziecko-niemieckim. Lotnicy polscy, gdy otrzymali nowoczesne samoloty wojskowe, dowiedli, że mogą być mistrzami. Uczestniczyli oni w trudnych i ważnych strategicznie operacjach lotniczych. Swoją obecnością w powietrzu przypominali nieustannie Luftwaffe, że walczą nadal mimo kłamliwej propagandy hitlerowskiej, twierdzącej, że lotnictwo polskie przestało istnieć na zawsze. Udziałem i wynikami w walce lotnicy nasi przyczynili się do ostatecznego zwycięstwa. Stanowili oni czwartą pod względem liczebności i możliwości bojowych siłę powietrzną w lotnictwie sojuszniczym po USA, ZSRR i Wielkiej Brytanii.

Jednostki lotnictwa polskiego nie zostały zniszczone przez Luftwaffe w pierwszym dniu wojny w 1939 r. Trzy dni wcześniej znalazły się one na przygotowanych uprzednio lotniskach polowych. Lotnictwo polskie — według płka Żaczkiewicza — było w stanie wystawić do działań bojowych we wrześniu 1939 r. 390 samolotów bojowych. Niemcy hitlerowskie dysponowały przeciwko Polsce 1 929 samolotami. Polskie lotnictwo myśliwskie zestrzeliło na pewno 150 samolotów (ponadto uszkodzono 50), lotnictwo bombowe i rozpoznawcze — 8 oraz obrona przeciwlotnicza 83. Według danych Bekkera z RFN straty Luftwaffe w 1939 r. wynosiły 734 żołnierzy, 285 samolotów zniszczonych, 279 uszkodzonych.

Po wojnie obronnej Polski w 1939 r. pierwsza grupa polskich lotników przybyła do Francji w październiku 1939 r. Na dzień 14 maja 1940 r. Polskie Siły Powietrzne we Francji sformowały 7 dywizjonów: 4 myśliwskie, 1 bombowy i 2 rozpoznawcze. W początkach czerwca 1940 r. liczebność polskiego personelu lotniczego we Francji osiągnęła 7 000 ludzi. W działaniach we Francji wzięło udział jedynie polskie lotnictwo myśliwskie. W maju i w czerwcu 1940 r. 136 polskich pilotów myśliwskich zestrzeliło na pewno 51 samolotów hitlerowskich nad Francją. Poległo 13 pilotów.

Po ewakuacji lotników z Francji i przybyciu na Wyspę — do Anglii, cały polski personel latający i techniczny przystąpił do intensywnego szkolenia, nauki języka angielskiego, zaznajamiania się ze sprzętem i dostosowania się do nowych warunków organizacyjnych.

Bilans zwycięstw lotników polskich w Bitwie o Anglię (od 8 sierpnia do 31 października 1940 r.) zamknął się liczbą 203 samolotów hitlerowskich zniszczonych na pewno, 35 zniszczonych prawdopodobnie i 36 uszkodzonych. W krytycznych momentach powietrznych zmagań w obronie Anglii walczyło 141 pilotów polskich. Stanowiło to ponad 15 proc. ogółu pilotów myśliwskich obrony. W końcowej fazie tej bitwy myśliwcy polscy stanowili nawet 1/5 załóg samolotów myśliwskich broniących Anglii. Straty — 33 pilotów.

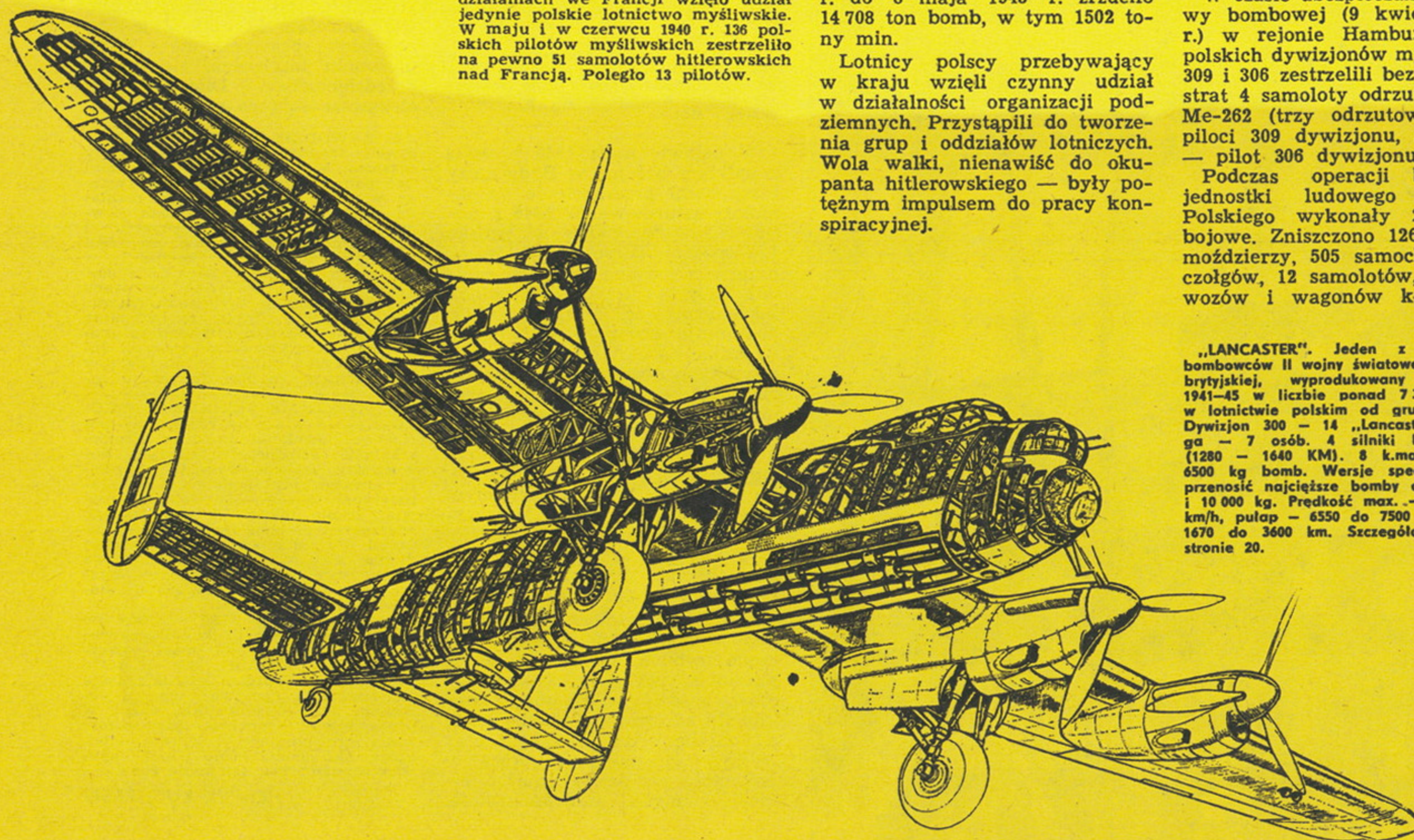
Polskie dywizjony bombowe zrzuciły 23 marca 1941 r. pierwsze bomby na Berlin; 30 maja tegoż roku w wielkim, pierwszym nalocie 1000 samolotów na Kolonię, brały udział 104 samoloty polskie i to nie tylko samoloty z dyonów bombowych, lecz również kilkanaście załóg, które przechodziły szkolenia. W okresie wojny, startując z baz brytyjskich, nad Essen było ok. 420 samolotów polskich, nad Bremen, Hamburgiem i Kolonią — ok. 400. Ostatni większy polski nalot miał miejsce nad Berchtesgarden (25 kwietnia 1945 r.) Polskie lotnictwo bombowe od lipca 1940 r. do 8 maja 1945 r. zrzuciło 14 708 ton bomb, w tym 1502 tony min.

Lotnicy polscy przebywający w kraju wzięli czynny udział w działalności organizacji podziemnych. Przystąpili do tworzenia grup i oddziałów lotniczych. Wola walki, nienawiść do okupanta hitlerowskiego — były potężnym impulsem do pracy konspiracyjnej.

Dzień 22 lipca 1943 r. jest datą znamienną w historii ludowego Lotnictwa Polskiego. Tego dnia na lotnisko Grigoriewskoje przybyły samochody ciężarowe zapełnione młodymi ludźmi. Byli to żołnierze z oddziałów 1 Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki, którzy mieli stanowić personel pierwszej polskiej eskadry lotniczej. 20 sierpnia 1943 r. z eskadry tej powstał 1 Pułk Myśliwski, który otrzymał nazwę „Warszawa". 1 kwietnia 1944 r. przystąpiono do formowania 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków". Mówiąc o tworzeniu wspomnianych jednostek, trzeba pamiętać, że żołnierze tych pułków w większości szkoleni byli od podstaw. 23 sierpnia 1944 r. ludowe Lotnictwo Polskie przeszło swój chrzest bojowy. Tego bowiem dnia samoloty 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" i maszyny 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego atakowały skutecznie zgrupowanie czołgów hitlerowskich w rejonie Warki. Dla upamiętnienia tego historycznego wydarzenia dzień 23 sierpnia obchodzony jest od 1950 r. jako święto Lotnictwa Polskiego. Wielka ofensywa styczniowa w 1945 r., która przyniosła wolność całości ziem polskich, przeprowadzona została przy czynnym współudziale ludowego Lotnictwa Polskiego. Dnia 19 stycznia 1945 r. 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" osłaniał defiladę w wyzwolonej Warszawie.

W czasie ubezpieczania wyprawy bombowej (9 kwietnia 1945 r.) w rejonie Hamburga piloci polskich dywizjonów myśliwskich 309 i 306 zestrzelili bez własnych strat 4 samoloty odrzutowe typu Me-262 (trzy odrzutowe strącili piloci 309 dywizjonu, a jednego — pilot 306 dywizjonu).

Podczas operacji berlińskiej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego wykonały 2 282 loty bojowe. Zniszczono 126 dział, 40 moździerzy, 505 samochodów, 20 czołgów, 12 samolotów, 75 parowozów i wagonów kolejowych,



„LANCASTER". Jeden z najcięższych bombowców II wojny światowej, konstrukcji brytyjskiej, wyprodukowany w latach 1941—45 w liczbie ponad 7 300. Używany w lotnictwie polskim od grudnia 1943 r. Dywizjon 300 — 14 „Lancasterów". Załoga — 7 osób. 4 silniki RR „Merlin" (1280 — 1640 KM). 8 k.masz. 7,7 mm. 6500 kg bomb. Wersje specjalne mogły przenosić najcięższe bomby o masie 5443 i 10 000 kg. Prędkość max. — 432 do 462 km/h, pułap — 6550 do 7500 m, zasięg — 1670 do 3600 km. Szczegółowy opis na stronie 20.

IŁ-2. Najsłynniejszy samolot szturmowy II wojny światowej, konstrukcji radzieckiej, wyprodukowany w latach 1941—45 w liczbie ponad 36 000. Używany w lotnictwie polskim od sierpnia 1944 r. 1 maja 1945 r. lotnictwo polskie dysponowało 158 samolotami Ił-2M3 (w tym kilka szkolnych UIŁ-2). Silnik AM-38F (1760 KM). 2 działka 23 mm i 2 k.masz. stałe 7,62 mm i 1 k.masz. ruchomy 12,7 mm. 600 kg bomb lub 8 pocisków rakietowych 82 mm. Załoga — 2 osoby. Prędkość max. — 485 km/h, prędkość lądowania — 150 km/h, pułap — 4000 m, zasięg — 600 do 765 km. Szczegółowy opis w „SP" nr 11 i 12/1973.

7 składów, 80 wozów oraz zabito 2 860 faszystów.

Nad Łabą i Hawelą spotkali się w powietrzu lotnicy polscy, zwycięsko walczący z hitlerowską Luftwaffe na frontach wschodnim i zachodnim.

Polska Ludowa wysoko oceniła ofiarność, waleczność i bohaterstwo żołnierzy naszego lotnictwa. Najbardziej zasłużoną 4 Mieszaną Dywizję Lotniczą wyróżniono Krzyżem Grunwaldu II klasy. Sztandary pułków lotniczych udekorowano Orderami Virtuti Militari V klasy. Za męstwo i waleczność, wykazane w czasie działań bojowych, 510 oficerów, podoficerów i szeregowych otrzymało 662 odznaczenia polskie i radzieckie.

Lotnicy Polskich Sił Powietrznych w okresie 1940—1945 otrzymali 7 Orderów Virtuti Militari IV klasy, 1125 Orderów Virtuti Militari V klasy, 3 122 Krzyże Walecznych po raz pierwszy, 2 174 Krzyże Walecznych po raz drugi, 1 432 Krzyże Walecznych po raz trzeci, 426 Krzyży Walecznych po raz czwarty oraz wiele innych.

Ludowe Lotnictwo Polskie wykonało 13 624 loty na korzyść walczących wojsk na froncie o łącznym czasie 13 976 godzin. Spośród wszystkich wykonanych lotów, 5 867 przypada na jednostki bojowe. Pozostałe loty wykonały pułki lotnictwa pomocniczego. W 80 angielskich dywizjonach latało około 280 pilotów polskich. W lotnictwie transportowym 4 Polki wylatały łącznie 2 500 godzin, przeprowadzając 1 500 samolotów różnych typów. Ogółem w lotnictwie transportowym latało 399 lotników polskich. Dostarczyli oni 12 084 samoloty różnych typów, przewieźli 25 tysięcy pasażerów i 1 500 ton ładunku.

•

Wyniki działań lotnictwa polskiego w II wojnie światowej zostały okupione znacznymi stratami. Łącznie straciliśmy ponad 2 500 lotników. Prochy ich rozsiała wojna po całej Europie, a nawet Afryce i Azji. Wielu z nich zginęło nad Bałtykiem, nad Kanałem La Manche i Atlantykiem. (m)

LOTNICY PAŃSTW SPRZYMIERZONYCH BYLI TU ONGIŚ

Tajemnice broni hitlerowskiej „V" były w centrum zainteresowania wszystkich wywiadów aliantów. Wśród nich znaczną rolę odegrał polski ruch oporu, który zajmował się tym już od 1941 r. To właśnie Polacy umiejscowili i określili rodzaj prac doświadczalnych prowadzonych przez hitlerowców w Peenemünde, na bałtyckiej wyspie Uznam. Umożliwiło to lotnictwu brytyjskiemu zbombardowanie w nocy z 17 na 18 sierpnia 1943 r. tego ośrodka rakietowego. W nalocie brało udział ponad 500 bombowców 4 silnikowych „Lancaster", „Halifax" i „Stirling" oraz 65 samolotów wyznaczających trasę. Zrzucono ok. 1 593 ton bomb burzących i 281 ton bomb zapalających. Zniszczono lub uszkodzono 50 z 80 budynków. Potem Peenemünde było wielokrotnie bombardowane przez lotnictwo brytyjskie, amerykańskie i radzieckie, aż do zakończenia wojny. Najpotężniejszy atak przeprowadzono w 1944 r.

O broni V-1 i V-2 oraz udziale polskiego ruchu oporu w wykryciu jej tajemnic nakręcono filmy, wydano książki. A jak wygląda Peenemünde obecnie? Na zdjęciach LECHA ZIELASKOWSKIEGO widzimy zniszczone bunkry ośrodka doświadczalnego oraz odnalezioną głowicę rakiety V-2. Widzimy ślady dobrej roboty, jaką tu wykonali lotnicy Państw Sprzymierzonych trzydzieści kilka lat temu.











TU RÄYSKÄLÄ

no tak, aby wychodziła szczęściu na przeciw: z Räyskälä 35 km na południowy zachód od Somero, a stamtąd kursem 330° jak daleko się da.

„Papa-kilo", czyli Kępka wystartował o 14.10, w dwadzieścia minut po nim Zientek, bo jemu w tym dniu wypadała kolejność dosiadania „Jantara-1", ze znakiem konkursowym „eko-majk". Wraz z ich odejściem na trasę ruszyły obie „Nysy" z całą resztą ekipy, czyli nawigator Witek i za kierownicą Wilczak, jako załoga „auto-majk" oraz odpowiednio ja z Bogdanem Włostowskim za kółkiem „auto-kilo".

Początkowo jechaliśmy blisko siebie i niezbyt śpiesznie, bo słabe warunki termiczne odcinka do Somero i kawałek za nim zmuszały pilotów do bardzo ostrożnego, więc nie szybkiego lotu. Dalej poprawiało się nieco, błękit rzeczywiście rozszerzał się od zachodu, wytrysnęły nawet ładne cumulusy, ale jednocześnie zaczął psuć zabawę wpływ bryzy morskiej. Trasa kursem 330° zbliżała się nieuchronnie do wybrzeża morskiego, a pas bryzy był szeroki. Znaczyła go linia doskonale widocznych cumulusów, ścielących się równolegle do wybrzeża w odległości około stu kilometrów odeń, więc im dalej na północ, tym bardziej oddalały się one od biegnącej skosem NW trasy przelotu.

ogół nieco sfatygowane — z niewielkimi wybojami i wyczuwalnymi koleinami. W zasadzie można z tych żwirowanych korzystać bez obaw, są łatwo przejezdne również po deszczu i nie kryją pułapek dla wozów szybowcowych, tyle tylko, że są zazwyczaj dość kręte i nierzadko bardzo faliste, bo teren tam morenowy, pagórkowaty. W efekcie na takiej drodze prędkość z przyczepą to maksimum 70—80 km/h i to na wyjątkowo dłuższych, prostych odcinkach, a tak faktycznie to nie więcej niż 40—60, bo jazda przeważnie z zakrętu w zakręt i z górki na górkę. Często więc droga według mapy znacznie krótsza, bezpośrednia, zajmuje więcej czasu na przejazd niźli okrężna dalsza, lecz doskonała, główna.

W omawianym przypadku długi czas, bo z Räyskäli poprzez Forssę. Lauttakylę do Kiikka jechaliśmy drogą główną, która biegła na ogół w pobliżu trasy lotu, dwukrotnie ją nawet przecinając. Na całym tym odcinku, liczącym około 150 km, byliśmy w stanie dotrzymać kroku „Jantarowi" Franka Kępki, czasami pozostając trochę z tyłu, to znów go nieco wyprzedzając. Ale dalej, do Kiikoinen musieliśmy przemierzyć około 30 km drogą boczną i chociaż wiodła wręcz idealnie wzdłuż trasy lotu, Franek natychmiast nam umknął. Po prostu nie dało się na krętej,

Publikujemy kolejną relację Tadeusza Rejniaka z Finlandii. Autor pisze o dalszych przygodach i doświadczeniach, jakie wyniosła ekipa polska z zeszłorocznych, rekonesansowych zawodów szybowcowych w Räyskälä. Jak wiadomo, zawody te były generalną próbą przed tegorocznymi, XV Szybowcowymi Mistrzostwami Świata w Finlandii.

Red.

O NAZIEMNYCH GONITWACH

Nie powiem, żebyśmy byli zachwyceni, gdy 17 czerwca, czyli w drugim dniu zawodów, wyznaczono konkurencję przelotu odległościowego. Niby w każdym locie po trasie istnieje prawdopodobieństwo przymusowego lądowania, ale w tygodniu treningu poprzedzającego zawody i w ich pierwszej konkurencji nasi zawodnicy trochę nas rozpieścili — pokonywali w całości każdą wyznaczoną trasę, kończyli ją zawsze na mecie, więc lądowali bezpiecznie na lotnisku. Teraz lądowania musiały programowo odbyć się w terenie przygodnym. a lądowiska fińskie, mające sławę trudnych, niepokoiły ewentualnością uszkodzeń szybowców.

Obawy nurtowały nie tylko naszą ekipę. Wśród zagranicznych załóg psychoza była powszechna, bo cóż przykrzejszego jak podbić szybowiec u progu imprezy, mając znikome szanse polowej naprawy, jeśli uszkodzenie okazałoby się poważniejsze. Mówię „psychoza", gdyż po bliższym poznaniu diabeł na ogół bywa mniej straszny, niż go malują, ale wtedy jeszcze wiedzieliśmy przede wszystkim, że w Finlandii tereny przydatne do przygodnych lądowań trafiają się rzadko, przeważnie są pogrodzone różnymi płotkami lub murkami i poprzecinane licznymi rowkami melioracyjnymi. Tak więc oficjalne zadanie dnia brzmiało: przelot odległościowy wzdłuż wyznaczonej trasy, a nieoficjalne, również w naszej ekipie: lecieć ile się da, ale najważniejszy wynik to powrót do chaty z całym szybowcem — przed nami jeszcze 12 dni zawodów.

Rano pogoda była w ogóle nie do latania. Ośrodek niżowy i ciepły front, które od poprzedniego dnia przesuwały się znad Danii na północ, kryły rejon zawodów na wysokości 2500 m pełnym zachmurzeniem, grubym też na dwa i pół kilometra. Na porannym briefingu podano, że przejście tego paskudztwa, za którym od zachodu odsłania się błękit, spodziewane jest około południa. Prognoza sprawdzała się opieszale, chmury nie chciały być punktualne, niemniej jednak na drugim briefingu o 11.30 wyznaczono start do konkurencji na godzinę 14.00. Trasę ułożo-

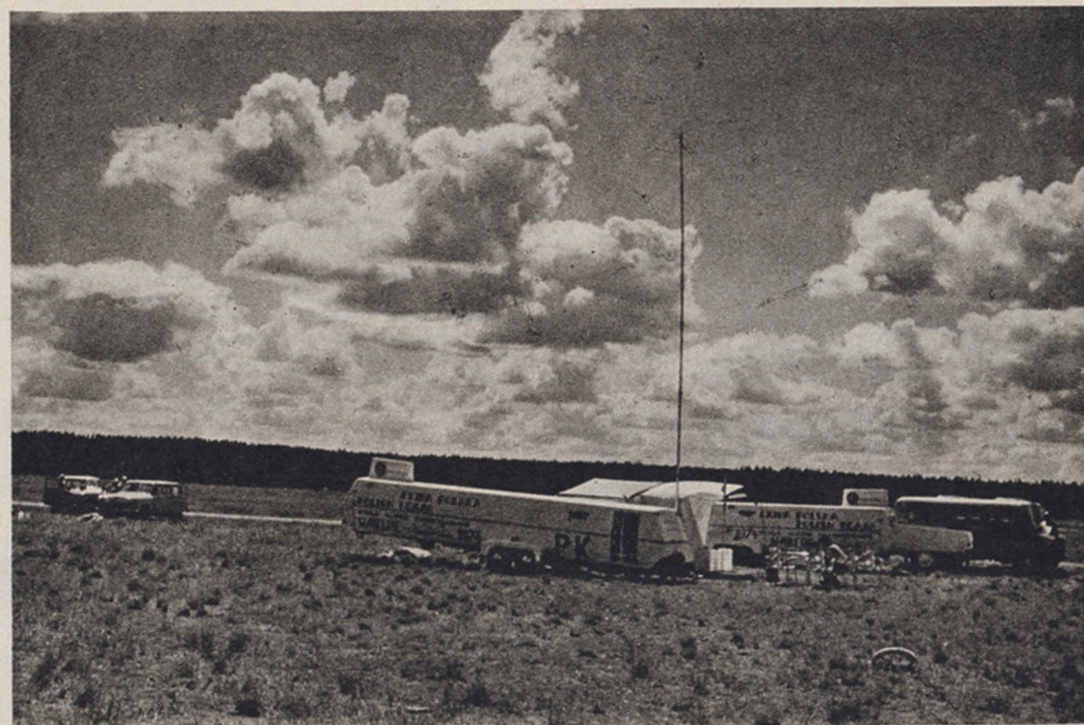
„Jantar-1" spasował na wysokości przecinającej trasę lotu drogi Pori — Tampere i wylądował bezpiecznie koło wioski Putaja. zaliczając 141 km punktowanej odległości. Auto-majk skręcił po niego, a przed nami stanęła alternatywa: jechać nadal bliżej trasy drogą gorszą, czy okrężnie lepszą?

Tu słowo o fińskich drogach. Są one z grubsza biorąc dwóch rodzajów: główne, z reguły o świetnych, nowoczesnych nawierzchniach oraz boczne, czasem asfaltowane, najczęściej jednak utwardzane żwirem i na

żwirowej szosie utrzymać poprzedniego tempa jazdy.

Teraz. ponieważ jednocześnie nasz zawodnik odskoczył chytrze na wschód od trasy pod cumulusy, które zapewniały mu ładny kawałek niezłej jazdy, po uzgodnieniu z nim zamiaru, postanowiliśmy gonić go drogą dalszą, lecz lepszą. Gdy więc auto-majk jadąc do Zientka skręcił w stronę Tampere, my pognaliśmy w kierunku przeciwnym — do Pori, żeby stamtąd nadal główną drogą do Vaasa, jechać już stycznie do trasy lotu. Decyzja

Szybowcowe wozy transportowe ekipy polskiej na lotnisku w Räyskälä.



była słuszna, sunęliśmy teraz chyżo, lecz w konsekwencji coraz radykalniej zaczęła zamierać łączność radiowa z pilotem. Bo nie dość, że Franek z każdą minutą był coraz dalej w swym locie, to jeszcze my aż do Pori oddalaliśmy się od jego trasy niemal prostopadle.

Po minięciu miasta, co dzięki inteligentnie ustawionym drogowskazom i pewnej już wprawie w takich przejazdach, nie opóźniło zbytnio naszej pogoni, z głośnikiem eresa przy uchu, nawołując co jakiś czas pilota, gdzieś na 25-tym kilometrze za Pori wyłowiłem w pewnym momencie spośród trzasków i szumów jakby cień jego odpowiedzi. Tej szansy nie wolno było stracić. Na najbliższym wzniesieniu stale wśród lasów biegnącej drogi zatrzymaliśmy samochód. Podczas gdy podłączałem sztabową AR-10 z dwoma watami wyjściowej mocy, Bogdan sam, choć to niełatwe, ustawił maszt antenowy przyczepy szybowcowej. Utrafiliśmy w najwłaściwszą chwilę: Franek zawiadamiał, że leci już w stronę trasy i będzie lądował opodal... — Gdzie? Nie zrozumiałem. — Przeliterował: Honkajoki — i dodał: w rejonie dwusetnego kilometra trasy. To pozwoliło natychmiast odnaleźć miejscowość na mapie. Potwierdziłem, zapewniając, że będziemy tam za godzinę.

I byliśmy — za niecałą. Chyba nawet za wcześnie jak na sytuację, którą tam zastaliśmy. Bo przed nami dotarła na lądowisko miejscowa korespondentka lokalnego dziennika — młoda, parojęzyczna, ze wszech miar sympatyczna dziewczyna. Przeprowadziła z Frankiem wywiad, po czym, zapraszając do swego samochodu, zaproponowała mu saunę. Mieszkała niedaleko.

Fatalna sprawa. Szybowiec był już załadowany, pora wieczorna. Śpieszyło się w drogę powrotną, żeby przed kolejną konkurencją złapać parę godzin na sen... Franek podziękował. I niech nikt, proszę, nie mruży mi tu zbyt domyślnie oka. W Finlandii zdrożonemu gościowi proponuje się saunę, jak u nas szklankę herbaty. Tak mi się przynajmniej wydaje. A swoją drogą szkoda, że w tym przypadku nie możemy mieć zupełnej pewności. To niewątpliwe niedociągnięcie w rekonesansowej działalności zeszłorocznej ekipy.

Wracając do wniosków z autopsji: nie wybrzydzam na „Nysy" — to bardzo poczciwe, zasłużone w szybowcowych bojach samochody, jeno okrutnie hałaśliwe. Nie ma mowy, żeby na większych prędkościach, zwłaszcza po bocznych, wyboistych drogach nawigator mógł coś zrozumieć z głośnika przy gasnącej łączności radiowej. Dlatego na tegorocznych mistrzostwach nasze radiostacje samochodowe będą wyposażone w słuchawki, skutecznie wytłumiające zewnętrzne hałasy.

Zaś co do wyników przelotu odległościowego, to w klasie standard dalej od Kępki zaleciało tylko trzech Szwedów, natomiast on musiał podzielić swoje czwarte miejsce ex aequo z Jugosłowianinem i Włochem, którzy towarzyszyli mu nieodłącznie od startu do lądowania.

I jeszcze jedna uwaga, głównie dla mistrzów kierownicy. Wracaliśmy na odcinku do Pori drogą inną niż w tamtą stronę, ale też główną, o doskonałej nawierzchni. Nowa, czterobiegowa „Nysa" leciała te swoje dziewięćdziesiąt. Pora była zmierzchowa, kiedy to światła jeszcze nie pomagają, a mrok już dokucza. Z rzadka zamienialiśmy słowo, wszyscy trzej nieco utrudzeni dniem obfitym w doznania. Nagle znaleźliśmy się w stanie nieważkości! Na szczęście w krótkotrwałym. Samochód, a z nim wóz szybowcowy, wyrzucone na ogromnym garbie szosy, straciły nieoczekiwanie kontakt z nawierzchnią, wykonując dosłownie w powietrzu kilkumetrowy skok. Lepiej nie myśleć, co by się mogło wydarzyć, gdyby Bogdanowi w tym skoku drgnęła ręka na kierownicy. Zatrzymaliśmy się, posprawdzaliśmy zaczep i umocowanie „Jantara" w wozie — wszystko było w porządku. Pojechaliśmy dalej bogatsi o doświadczenia: trzeba wyzbyć się ojczyźnianego nawyku lekceważenia czasem drogowego znaku, na przykład ograniczającego prędkość do 30 km/h bez żadnej po temu przyczyny. Tam znaki ustawia się serio — należy im wierzyć. Bo znak, owe dwie półkule, oczywiście stał we właściwym miejscu, przestrzegał, że będą poprzeczne wygarbienia. Wzrokowo przez nadjeżdżających został zarejestrowany, tyle że nie doceniony — droga dotychczas była przecież idealnie równa.



Tampere z lotu ptaka. W tym mieście znajdował się często odwiedzany punkt zwrotny tras przelotowych.
Zdjęcia autora

A w SAUNIE

tej lotniskowej w Räyskälä, znany fiński szybownik Matias Wiitanen powiedział mi kiedyś, podczas wspólnego odświeżania się pocieniem, jak to u nich właściwie jest z tymi możliwościami przygodnych lądowań. Jego zdaniem wcale nieźle. Problem w tym jedynie, żeby wiedzieć z jakiej wysokości w jakim rejonie szukać lądowiska. Na przykład w okolicy Räyskälä, którą Wiitanen uważa za dość trudną pod tym względem, trzeba o lądowisku myśleć już na sześciuset metrach. Wtedy zawsze znajdzie się odpowiedni kawałek ziemi do posadzenia szybowca. Natomiast w kierunku północno-zachodnim, za Forssą, wystarcza do tego celu z powodzeniem 400 m. Są naturalne rejony, gdzie i 800 m nie jest za dużo, ale — uśmiechnął się mój rozmówca — nawet w najtrudniejszym terenie mamy przecież jeziora.

No tak, tego im rzeczywiście nie brakuje. Sądzę jednak, iż niezależnie od przytoczonej teorii, nasi piloci po zeszłorocznych rozpoznaniach mają też własny pogląd na sprawę. Wiedzą, że tego rodzaju recepta-panaceum cenna jest na ogół generalnie. W toku zawodniczej walki na trasie rodzą się jeszcze dziesiątki niuansów, na które recept brak. Wtedy już decydują tylko i jedynie osobiste doświadczenia lotnicze, trzeźwa ocena sytuacji, no i zawsze jeszcze ten nieodzowny łut szczęścia. Tego ostatniego nie zawadzi im życzyć. Pozostałych elementów nie trzeba. Mają.

TADEUSZ REJNIAK

Tabor samochodowy — dwie „Nysy", którymi ekipa rozpoznawała naziemne szlaki zawodów. Na pierwszym planie „Jantar papa-kilo".



NASZE TRASY

STEWARDESY

„Marzę o zawodzie stewardesy. Napisz, droga „Skrzydlata Polsko", choć parę słów na temat: co zrobić, aby nią zostać" — prosi nas Urszula O. z Krakowa. „Ile wzrostu powinna mieć stewardesa? I co ważne: jakie musi mieć wykształcenie?" — pyta Janina K. z Łodzi. „Jestem uczennicą IV klasy liceum ogólnokształcącego i mam nadzieję, że w tym roku otrzymam świadectwo dojrzałości. Chciałabym zostać stewardesą. Proszę o garść informacji" — pisze Izabella K. z Warszawy.

Sporo otrzymujemy takich listów, których fragmenty zacytowaliśmy. Autorki listów, młode dziewczęta, chcą się od „Skrzydlatej" dowiedzieć, co zrobić aby przywdziać wymarzony strój „powietrznej gosposi" — i ruszyć na pokładach samolotów w daleki, a tak ciekawy świat.

Właściwie... trudno się dziwić. I grubo pomylą się Ci (lub Te), którzy (re) spodziewają się w następnych zdaniach tego felietonu wyczytać słowa odwodzące dziewczyny od ich zamiarów. Nie będzie takich słów. Autor felietonu wie, że te, które piszą, na ogół sporo już wiedzą o tym, jaką powinna być stewardesa. Chcą się jedynie jeszcze czegoś więcej dowiedzieć, coś potwierdzić, w czymś upewnić. Nie spudłuję więc, zakładając, że są to ładne, zgrabne, smukłe, co najmniej 160 cm wzrostu mające dziewczęta w wieku od 20 do 27 lat, posiadające maturę, władające dwoma językami obcymi — tak, tak!, mające nienaganną prezencję, jednym słowem legitymujące się t.zw. bardzo dobrymi warunkami zewnętrznymi.

Bez tego — ani rusz! Takie są właśnie podstawowe warunki.

No — dobrze, dobrze, skoro już uzgodniliśmy, że te wszystkie warunki są spełnione, można napisać podanie do Polskich Linii Lotniczych LOT, Warszawa, Międzynarodowy Port Lotniczy Okęcie — Wydział Stewardes, zgłaszając swą kandydaturę jako przyszłej stewardesy. Do podania należy załączyć własnoręcznie napisany życiorys oraz dwie fotografie.

Wypadałoby teraz tylko życzyć: powodzenia! Oczywiście, tak, lecz należy również uprzedzić, że LOT jest bardzo wymagający. Przez t.zw. sito przejdą tylko najlepsze pod każdym względem. I tu trudno się właściwie LOTOWI dziwić, że kaprysi: pięknych, zgrabnych Polek jest tak wiele, że gdyby tak nagle zgłosiły się wszystkie na Okęcie — byłyby trudności z t.zw. nadmiarem uroczego personelu. Można by chyba „obesłać" stewardesami większość europejskich linii lotniczych.

I jeszcze jedno uprzedzenie: sama uroda — to mało. Liczą się obok niej i to coraz więcej, ludzkie wartości intelektualne. Jest to nie podlegająca dyskusji prawidłowość. Proszę sobie tylko przypomnieć, że np. w różnych konkursach piękności na świecie kandydatki zbierają punkty także za trafne odpowiedzi na trudne pytania z zakresu wiadomości o świecie współczesnym. Wniosek prosty: trzeba mieć tę wiedzę. A żeby ją mieć — trzeba się uczyć. Dotyczy to, wypisz — wymaluj, także przyszłych stewardes lotniczych.

No, dość już uprzedzeń.

Życzymy szczęścia. I niech się już LOT teraz martwi, jak podołać napływowi kandydatek na stewardesy.

(z)

DO „SKRZYDLATEJ" listy

„GODŁO I BARWA"

Szanowna Redakcjo!

Z wielkim zainteresowaniem oglądam Wasz stały dział „Godło i barwa w lotnictwie polskim". Jest to publikacja ze wszech miar cenna i potrzebna. Myślę, że zostałaby przyjęta przez czytelników z entuzjazmem, gdyby...

Weźmy odcinek 11. Uderza autorytatywność wypowiedzi: ten zestaw barw na tym typie samolotu, ów na innym... A przyjrzyjmy się dokładniej:

Punkt 2 w tekście: „Powierzchnie dolne malowano takim samym deseniem (zielony + lila M. M.), lecz w jaśniejszej tonacji". A nie niebieskie czasem?

Punkt 5: „Samoloty lotnictwa morskiego malowano na kolor szary lub w sześciokąty". Regulaminowe malowanie z końca wojny było: od góry sześciokąty (foremne, w trzech kolorach), powierzchnie boczne szare, spód w naturalnej barwie płótna. Wcześniej malowano samoloty jak w punkcie 1 Waszego cyklu.

Plansza 1: „Zestaw kolorów stosowany dla samolotów Fokker E V, Pfalz (powierzchnie górne)". Fokkery miały przeważnie płaty jednolicie zielone, kadłub obciągano jedną płachtą płótna, sznurowaną na spodzie, więc powierzchnia dolna miała pewnie ten sam wzór co górna. Podstawowy typ Pfalza, D III, malowano na srebrno, Pfalz D XII — nie zawsze w sześciokąty (zresztą w Polsce Pfalzów nie było).

Plansza 6: „Zestaw kolorów stosowanych dla samolotów bombowych Gotha, Friedrichshafen, Berg". Zupełne poplątanie trzech całkiem różnych sposobów malowania! Co do Friedrichshafenów morskich — patrz wyżej — trójbarwny schemat. Natomiast Berg (chyba Österr. Aviatik, nie bombowy) — austriackie malowanie ręczne wielkich sześciokątów foremnych w sposób dużo bardziej złożony, niż to podano, m. in. sześciokąty układały się na przemian w wielobarwne pasy zgrupowanych odcieni ciemnych i osobno jasnych. Czyżby na Gothach nie bywały desenie typu plansz 1—5, czasem większego formatu?

Nomenklatura kolorów dość arbitralna, nie dałbym głowy za autentyczność.

Z poważaniem, Wasz stały czytelnik

M. Melczak
Grudziądz

KOLEDZY ZGŁOSILI SIĘ

Szanowny Panie Redaktorze!

Składam serdeczne podziękowania oraz przesyłam wyrazy sympatii i wdzięczności Panu i całemu zespołowi redakcyjnemu, za opublikowanie w numerze 49 „Skrzydlatej Polski" z ub. r. mojego listu z wezwaniem do kolegów z dawnej 42 eskadry 4 pułku lotniczego w Toruniu. Jednocześnie dziękuję mgr. inż. Jerzemu Pawlakowi za wyczerpującą informację o moich dawnych towarzyszach broni, jak również tym kolegom z kraju i zagranicy, którzy na mój adres nadesłali listy ze wspomnieniami z tamtych dni.

Szczerze wdzięczny
Mieczysław Kieres

KORESPONDENCJE

WROCŁAW

28 marca br. odbyło się walne zebranie sprawozdawczo-delegatów Aeroklubu Wrocławskiego, na którym podsumowano działalność klubu w minionych dwóch latach oraz podjęto wnioski dotyczące dalszych zamierzeń. W stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego liczba wylatanych godzin wzrosła: na szybowcach o 33%, a na samolotach o 11%. Spadochroniarze wykonali o 22% skoków więcej, o 11% wzrosła ilość wyszkolonej młodzieży w modelarstwie. Uchwała walnego zebrania kładzie nacisk przede wszystkim na poczynienie maksymalnych starań w celu szybkiego i sprawnego odtworzenia nowego lotniska aeroklubu. Zwraca się uwagę na konieczność utrzymania dotychczasowego tempa działalności wszystkich sekcji w okresie budowy nowego lotniska. Dla upamiętnienia pionierskiej działalności lotniczej we Wrocławiu, kontynuowanej przez 30 lat na likwidowanym obecnie lotnisku na Małym Gądowie, postanowiono zwrócić się do władz miejskich z wnioskiem o nadanie ulicom powstającej tu dzielnicy mieszkaniowej nazw związanych z lotnictwem i zasłużonymi pionierami wrocławskiego lotnictwa.

•

6 kwietnia br. odbyło się we wrocławskim Klubie Dziennikarza czwarte z kolei zebranie, zorganizowane przez Dolnośląski Klub Twórców Lotniczych, na którym członek DKTL i jednocześnie aktywny pilot szybowcowy Aeroklubu Wrocławskiego mgr inż. Jerzy Wilkowski zapoznał zebranych z aktualnym stanem informacji patentowej w Polsce. Kładąc nacisk na zagadnienia lotnicze, wskazał on na możliwości jakie stwarza wszystkim zainteresowanym kierowany przez niego Dział Informacji Patentowej Wojewódzkiego Ośrodka Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej we Wrocławiu, mieszczący się w gmachu NOT przy ul. Świerczewskiego 74. Ośrodek ten dysponuje jednymi z najbogatszych zbiorów z dziedziny patentów krajowych i zagranicznych w Polsce. Godna uznania gotowość mgra inż. Wilkowskiego świadczenia usług w zakresie informacji patentowej może przynieść wiele korzyści dla lotnictwa, szczególnie zaś ruchowi amatorskiemu.

•

11 kwietnia br. zorganizowano we Wrocławiu, przy współpracy Aeroklubu Wrocławskiego, Wydziału Oświaty i Wychowania Urzędu Wojewódzkiego, Miejskiego Domu Kultury i redakcji „Słowa Polskiego" — Konkurs Wiedzy o Lotnictwie. Czołowe miejsca zajęli: 1 — Marcin Cieński (VII L. O., modelarnia przy szkole podstawowej nr 15 we Wrocławiu), 2 — Zygmunt Maniaczyk (LZN) i 3 — Jan Żywiec (LZN). Wszyscy uczestnicy otrzymali w nagrodę możność odbycia lotu samolotem Aeroklubu Wrocławskiego, ponadto 19 spośród nich otrzymało nagrody rzeczowe.

Stanisław Błasiak

GŁOSY i ODGŁOSY

MINI-REMANENT

Na łamach prasy krajowej można było odnotować ostatnio wiele optymistycznych akcentów już na przedwiośniu.

„Kompleks gmachów LOTU stanie w Warszawie" — donosił „Żołnierz Wolności" (4.03 1976) informując m.in., że „Air Terminal będzie dworcem kompleksowej obsługi pasażerów. Automatyzacja i komputery, urządzenia błyskawicznej obsługi i łączności będą się składać na jego urządzenie. Około trzech tysięcy pasażerów obsłużonych w ciągu godziny... Hotel LOTU zostanie zaliczony do najwyższej klasy. Na zapleczu hotelowe złożą się restauracja, bar nocny i kawiarnia oraz dodatkowa specjalna restauracja. Oczywiście, nie zabraknie basenu kąpielowego z sauną, sal konferencyjnych i sklepów". No, cóż — piękna wizja. Zwłaszcza że — jak to w artykule pt. **„LOTEM bliżej"** („Nasza Trybuna", 29.02.1976) stwierdził, powołując się na dyrektora LOTU, T. Zakrzewski: „...zaczniemy latać do Oslo, Lizbony, Barcelony, Montrealu, a także do Pakistanu, Indii, Tajlandii i Japonii".

Niestety — żadna z powyższych pięknych wizji nie została poparta nieco precyzyjniejszym: kiedy? Ale to już chyba rzecz mniej istotna, bo jakaś perspektywa też musi być. Czym zaś bliższa, tym sympatyczniejsza. Jak np. w Gdańsku, gdzie — jak informuje „Słowo Powszechne" z dnia 22.02.1976 — już w bieżącym roku urządzony zostanie miejski dworzec lotniczy: „Zlokalizowano go w pawilonie obecnie wykorzystywanym przez sklep meblowy w centrum miasta. Po przebudowie na trzech kondygnacjach pawilonu urządzone zostaną m.in. kasy LOTU, sale odpraw pasażerów, przechowalnie bagażu, placówki wymiany walut i pocztowe, bar kawowy, kwiaciarnia".

Przed kilkoma miesiącami o podobnej perspektywie pisał „Kurier Szczeciński". W Szczecinie miejskiemu biuru LOTU miało ustąpić miejsca również przedsiębiorstwo handlu meblami. Jednakże, jak pisze teraz sam „Kurier Szczeciński" z dnia 22.02.1976 r., „Czekamy na tę placówkę z utęsknieniem. Przesunięto jednak kolejny termin. Początkowo był to grudzień, potem koniec I kwartału br., a teraz już czerwiec lub... październik br."

Jeszcze parę słów o mniejszych sprawach, ale za to pełnych komentarzy zabarwionych soczystą uszczypliwością:

„Babcia robi ciap, ciap" — drwiła „Walka Młodych", której czytelnik skarżył się, że urzędniczka wrocławskiego oddziału LOTU pokrzyżowała mu bardzo ważne sprawy służbowe, nie pozwalając skorzystać ze służbowego telefonu, chociaż uczyniła to w stosunku do jakiejś babci, która zapragnęła przed odjazdem na lotnisko powiedzieć swej wnuczce „ciap, ciap" przez telefon.

Jak przedsezonowe memento wydają się też brzmieć słowa „Trybuny Ludu" (23.02.1976), która w notatce pt. **„Bez aspiracji"** m.in. pisała: „LOT ma już niemały dorobek w międzynarodowej komunikacji lotniczej... W wyraźnej dysproporcji z aktywnością przewozową LOTU i wzrostem poziomu usług pozostaje centralny port lotniczy — warszawskie Okęcie... Jeszcze w środku lata pisaliśmy o posusze na Okęciu. Nie było tam żadnego kiosku z napojami. I nie ma do dziś... Nadal lekceważone są potrzeby gastronomiczne gości dworcowych".

Jaki z tego mini-remanentu wniosek? Można się chyba ograniczyć do jednego: likwidować dysproporcje!

Jorma

WROCŁAWSKIE SKRZYDŁA

W listopadzie ubiegłego roku minęło trzydzieści lat od powstania pierwszego klubu lotniczego na Ziemiach Zachodnich – Aeroklubu Dolnośląskiego we Wrocławiu. Od stycznia 1947 r. klub zmienił nazwę na AEROKLUB WROCŁAWSKI.

Ofiarność i zapał entuzjastów lotniczych – szczególnie zrzeszonych w aeroklubie – wpływały na rozwój osiągnięć wrocławskiego sportu lotniczego. Tutaj też zrodziło się szereg inicjatyw o znaczeniu ogólnopolskim.

W czterostronicowej wkładce do „Skrzydlatej Polski" (nr 19 z dnia 9 maja 1976 r.) przypominamy o sukcesach lotników wrocławskich. W tym celu poprosiliśmy osoby z wrocławskiego środowiska lotniczego o napisanie okolicznościowych artykułów z okazji DNI WROCŁAWSKICH SKRZYDEŁ. Napisali je: red. Halina Marek, Stanisław Błasiak i dr Stanisław Maksymowicz.

HISTORIA SIĘ POWTARZA

O tym, że lotnisko wrocławskie na Małym Gądowie podzieli los wielu innych w kraju wypraszanych za miejskie rogatki, wiedziano od dawna. We Wrocławiu nie chodziło bowiem tylko o wszechpanującą w świecie tendencję urbanistyczną. Potrzeby rozwoju miasta, wysoka zabudowa jego południowo-zachodnich — po części przez aeroklub zajmowanych — obszarów przesądziły o nieodwołalności tej przeprowadzki. Ułatwiały jej zrozumienie. Ale między zrozumieniem, a pogodzeniem się z taką koniecznością niełatwo postawić znak równości. Szczególnie trudno przyszło to członkom Aeroklubu Wrocławskiego, którego trzydziestoletnia historia i tradycje pieczołowicie przekazywane coraz to młodszym adeptom lotnictwa ściśle wiązały się z Gądowem.

Zapoczątkowała je społeczna inicjatywa grupy entuzjastów lotnictwa, która wczesną jesienią 1945 r. przystąpiła do urzeczywistniania swych marzeń o lataniu od... odgruzowania obiektu niedawnych najbardziej zagorzałych walk, najważniejszego punktu strategicznego miasta. Gołymi rękami, bez oficjalnego przyzwolenia i aprobaty, przystąpili do odbudowy zniszczonych hangarów i niwelacji zrytego bombami pola wzlotów. Postawione niejako przed faktem dokonanym władze miejskie udzieliły zgody na działalność aeroklubu w styczniu 1946 r., a już w kwietniu na Gądowie odbyły się pierwsze loty na samolotach przekazanych przez Armię Radziecką.

W pionierskim okresie odbudowywane wspólnym sumptem członków i szerokich rzesz sympatyków aeroklubu lotnisko wypadło dzielić z PLL LOT — okresowym gospodarzem Małego Gądowa. Mimo utrudnień wrocławianie już wtedy zaczęli się liczyć w kraju.

Pierwszy z ustanowionych przez wrocławian piętnastu rekordów krajowych zdobył szybownik Kazimierz Rossa w lipcu 1950 r. przelotem (docelowym i otwartym) trasy Wrocław — Mielec o długości 330 km. Listę pięciu międzynarodowych rekordów otworzył jeden z najbardziej i dziś aktywnych działaczy aeroklubu — Aleksander Pawlikiewicz, przelatując trasę 511 km. Rangę klubu wyznaczały i utrwalały dalsze sukcesy jego członków. Nie sposób wymienić wszystkich.

Specjalnością Aeroklubu Wrocławskiego są bowiem imprezy popularyzujące lotnictwo oraz uznane i cenione nie tylko w kraju inicjatywy organizatorskie. Spośród najznaczniejszych wymieńmy choćby Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów, Klub Twórców Lotniczych, Dzień Wrocławskich Skrzydeł, Halowe Mistrzostwa Mikromodeli, coroczne wystawy sprzętu lotniczego. Te imprezy, szeroka działalność popularyzatorska, jak magnes przyciągały na Gądów dorosłych, a zwłaszcza młodszych mieszkańców Wrocławia.

Lotnisko, na którego pobrzeżach wyrosły już setki nowych domów, a w tym roku zamieszka w nich około 3 tys. rodzin, musiało otrzymać eksmisję. Dokąd? Spośród wielu wersji jego nowej lokalizacji wybrano stosunkowo najbardziej korzystną: na 70-hektarowym terenie podwrocławskich pegeerów. Bliskość i powiązanie komunikacyjne z centrum Wrocławia to walor istotny, warunek niezbędny dla kontynuacji propagandowo-szkoleniowej działalności aeroklubu. Brak na głównych kierunkach startu i podejścia do lądowania wysokiej zabudowy oraz bliski kontakt z lasami — gwarantującymi szybownikom dobre warunki termiczne — to dalsze ważne atuty nowej lokalizacji.

Podając do publicznej wiadomości decyzję o jej ustaleniu, wicewojewoda wrocławski Mikołaj Hankiewicz stwierdził, że w uznaniu zasług i społecznej przydatności Aeroklubu Wrocławskiego władze wojewódzkie dopomogą w sfinansowaniu i organizacji robót związanych z przeprowadzką i zagospodarowaniem lotniska sportowego.

Z braku we Wrocławiu przedsiębiorstwa specjalistycznego zastępczym inwestorem robót odtworzeniowych mianowano Okręgową Dyrekcję Rozbudowy Miast i Osiedli Wiejskich. Dokumentację techniczną opracuje Biuro Studiów i Projektów Lotnictwa Cywilnego w Warszawie (które przeprowadziło już wstępne ustalenia ze stosownymi instytucjami), zaś w opracowaniu przestrzennego zagospodarowania obiektu, jego nowoczesnej i funkcjonalnej formy, pomoc zadeklarowali wrocławscy architekci i specjaliści miejscowego oddziału Polskiego Związku Inżynierów i Techników Budowlanych.

Wojewódzkie władze zapewniły dotację na koszty robót specjalistycznych w wysokości 74 milionów zł. Zważywszy budżetowe możliwości Wrocławia — to dużo, nie wystarczy jednak na pełne pokrycie kosztów prac przygotowawczych i odtworzeniowych, których znaczna część będzie musiała być wykonana sposobem gospodarczym, czynem społecznym. Cała inwestycja (rozpoczęta jeszcze w tym roku kosztem 20 mln zł) zakończona ma być w roku 1979.

Urzeczywistnienie tego zamierzenia w tak rekordowo krótkim czasie uzależnione więc będzie od zaangażowania i udziału w nim zakładów pracy, wszystkich sympatyków lotnictwa, osób i instytucji zainteresowanych zarówno rozwojem aeroklubu, jak i świadczonymi przez niego usługami. W tym gronie nie powinno zabraknąć pegeerów, dla których korzystne byłoby usytuowanie bazy zespołu agrolotniczego pod Wrocławiem, nie zaś — jak projektowano — w Opolu lub Oleśnicy.

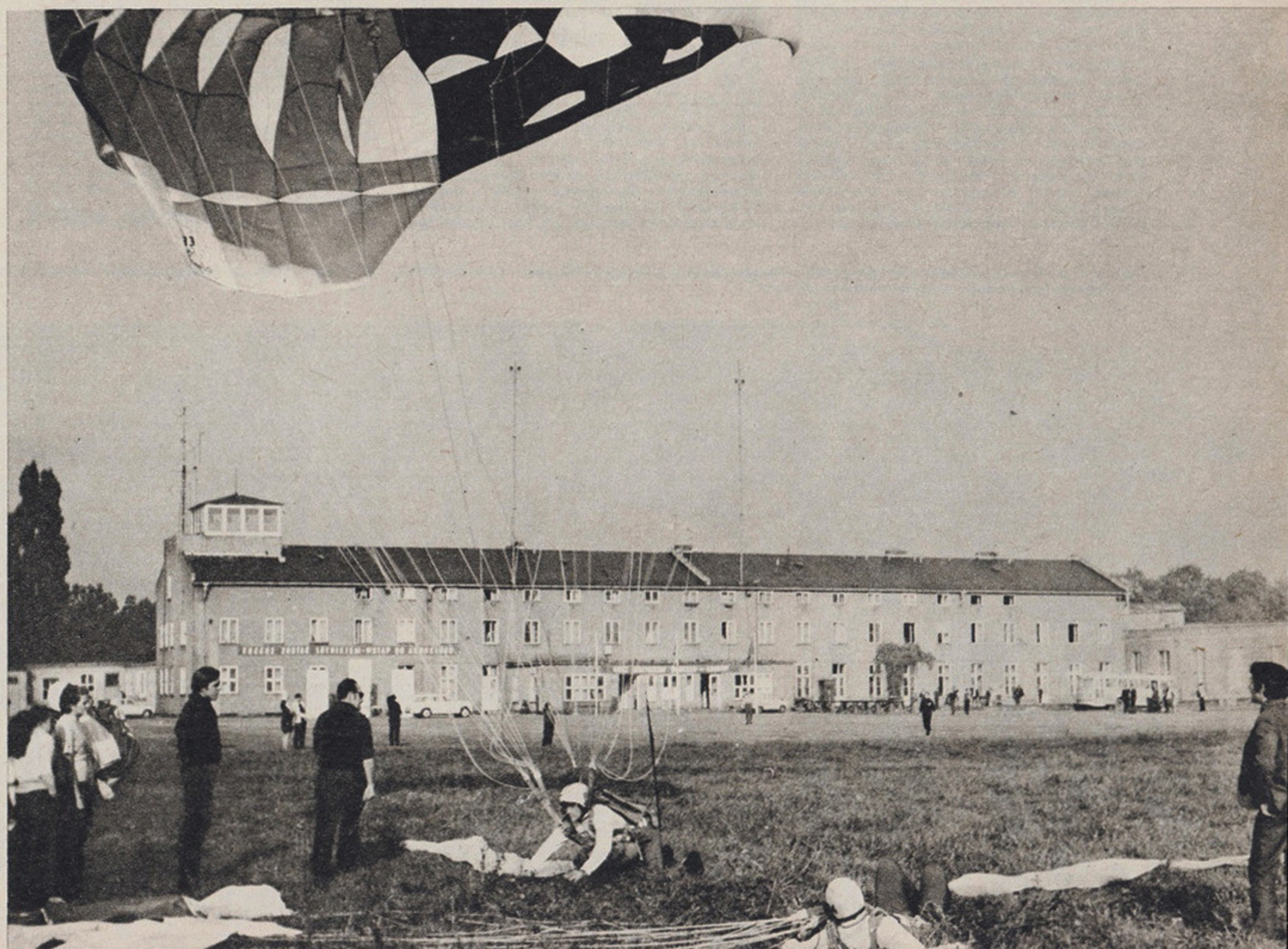
Na pewno można liczyć na masowy udział wrocławskiej młodzieży, która pracując na rzecz aeroklubu ma i zechce wykorzystać szanse zarobienia sobie na przyjemność uczestnictwa nie tylko w imprezach lotniczych, ale i poznania smaku lotniczych sportów.

W jednomyślnie przyjętej uchwale walnego zgromadzenia członków Aeroklubu Wrocławskiego w dniu 28 kwietnia 1976 r. ogół zrzeszonych zobowiązał się do maksymalnego udziału w pracach przeprowadzanych sprawnie, szybko, a zarazem tak, by działalność klubu była kontynuowana w możliwie jak najszerszym zakresie, tak, by nie obniżać wysokich lotów, nie zaprzepaścić nic z trzydziestoletniego dorobku aeroklubu.

Historia lubi się powtarzać. A ta stara prawda zdaje się mieć pełne odniesienie do Aeroklubu Wrocławskiego. Myślę tu o entuzjaźmie, ambicjach, społecznym zaangażowaniu, które zawsze cechowały i uskrzydlały poczynania wrocławskich działaczy i sympatyków lotnictwa. Nie wypada wątpić, że najnowszy rozdział tej historii zostanie odmiennie zapisany.

HALINA MAREK

Fragment zawodów spadochronowych rozgrywanych na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego – Mały Gądów. Zdjęcie R. Kulikowski





Kierownik AWr inż. Antoni Chojcan (po prawej) w rozmowie z szefem wyszkolenia AWr instr. pil. Aleksandrem Pawlikiewiczem.

AEROKLUB WROCŁAWSKI

Pierwsze lata działalności członkowie aeroklubu poświęcili głównie odbudowie lotniska i obiektów klubu, poszukiwaniu i ściąganiu sprzętu do latania, organizacji sekcji szybowcowej, samolotowej i modelarskiej, szkoleniu oraz pierwszym próbom sił w zawodach ogólnopolskich bądź klubowych. W końcu lat czterdziestych Aeroklub Wrocławski zrzeszał sporą już liczbę dobrze wyszkolonych lotników. Wkrótce czołową pozycję w Polsce osiąga sekcja szybowcowa, w której zdobywają zawodnicze szlify piloci tej miary, co Maksymiliana Czmielówna-Paszyc, Marian Gorzelak, Aleksander Pawlikiewicz, Jerzy Popiel, Adam Witek. W okresie 30-lecia 1946—1975 wrocławscy szybownicy: A. Pawlikiewicz, J. Popiel i trzykrotnie M. Czmielówna-Paszyc pobili rekordy świata. Ponadto poprawiono 19 rekordów Polski, które oprócz wymienionych ustanowili: Jerzy Blitz, M. Gorzelak, Stanisław Łuszpiński, Kazimierz Rossa i Stanisław Witek. O masowości prowadzonego szkolenia i wyczynu świadczy fakt, iż 27 pilotów zdobyło diamentowe odznaki szybowcowe, 83 — złote i 230 srebrnych. Wylatali oni 52 416 h, wykonując przeloty o łącznej długości 487 291 km, w tym 285 479 km po trasach zamkniętych.

Równie owocną działalność prowadziły pozostałe sekcje, np. samolotowa. Wielu spośród nich zasiliło kadry zawodowe w lotnictwie sportowym, wojskowym, gospodarczym, sanitarnym i dyspozycyjnym. Łącznie wylatano 40 070 h, a tacy piloci, jak Stanisław Babiarz, Waldemar Gross, Józef Kurpiela czy Stanisław Maksymowicz — którzy reprezentowali godnie aeroklub na ważniejszych zawodach krajowych i zagranicznych, są dobrze znani.

Szczególną rolę w zakresie popularyzacji lotnictwa i politechnizacji wśród młodzieży odgrywa modelarstwo. Aeroklub Wrocławski wyszkolił ponad 12 tys. chłopców i dziewcząt, z których ok. 8 800 uzyskało III klasę wyszkolenia. Tu wychowało się wielu znanych modelarzy, jak Józef Benedikt, Stefan Bombol, Jerzy Kaczorek, Józef Krupa, Zdzisław Pakielewicz, Tadeusz Piątek, Stefan Różycki (junior), Stefan Różycki (senior), Waldemar Siebyła, Władysław Skałecki, Zbigniew Tukiendorf i Stanisław Żurad. Modelarstwo znajduje silne poparcie w ruchu harcerskim, którego pierwsze związki z Aeroklubem Wrocławskim datują się z roku 1948. Wieloletnią prężność i aktywność na niwie lotniczej wrocławskie harcerstwo zawdzięcza harcmistrzowi Ryszardowi Komorowskiemu. Spośród harcerzy zrzeszonych w drużynach lotniczych rekrutuje się wielu znakomitych pilotów i spadochroniarzy z Edwardem Ligockim na czele.

Spadochroniarze rozpoczęli działalność propagandowymi skokami braci Janusza i Ryszarda Gaców, wykonanymi bez zabezpieczenia w spadochrony zapasowe nad Polem Marsowym w 1948 r. W latach pięćdziesiątych ustanowili wrocławianie 5 rekordów Polski. Prawdziwy grad rekordów posypał się jednak począwszy od 1964 r. — niemal 50, zarówno indywidualnych jak i grupowych. Wśród rekordzistów — poza najznakomitszym polskim spadochroniarzem Edwardem Ligockim — wyróżnić należy Annę Kwaśnik, Krystynę Ligocką, Janinę Zwierzchowską, Waldemara Bołotowicza, Henryka Czyża, Marcina Jaxę-Rożena, Adama Kolaka, Władysława Koźmińskiego, Ryszarda Kusia, Wiesława Lencznera, Janusza Łykowskiego, Ryszarda Olszowego, Janusza Osieckiego, Wojciecha Soleżyńskiego, Stanisława Sośnickiego, Jana Stryjaka, Zbigniewa Webera i Mariana Zaparta. Łącznie w aeroklubie wykonano 34 245 skoków.

Na tak dobre, choć tu zaledwie fragmentarycznie zarysowane osiągnięcia aeroklubu, znaczny wpływ wywarła aktywna praca licznych działaczy społecznych i kierownictwa, z inż. Antonim Chojcanem na czele. Miał też szczęście aeroklub do ofiarnej, sprawnej i fachowej kadry wyszkoleniowej i technicznej, która dziesiątkowana odejściami sporej grupy do innych rodzajów lotnictwa potrafi podołać i dziś ambitnym zadaniom.

Corocznie rozgrywanych jest również sporo imprez regionalnych i klubowych. Dbając o właściwą propagandę lotnictwa, zorganizowano w przeszłości szereg nietypowych imprez, np. w 1957 r. wielką loterię fantową, z której dochodu zakupiono 3 szybowce, w 1959 r. — Wrocławski Salon Lotniczy, który w dniu otwarcia obejrzało 200 tys. osób, w 1964 r. Obóz Organizatorów Pracy Lotniczej — nieocenionych propagatorów lotnictwa w kołach lotniczych.

Corocznie odbywa się Dzień Wrocławskich Skrzydeł. Lotnictwo popularyzowane jest przez Olimpiady Wiedzy Lotniczej, teleturnieje, Klub Publicystów Lotniczych SDP, magazyny lotnicze w TV i PR, centralną oraz wrocławską prasę, Klub Twórców Lotniczych i Klub Seniorów Lotnictwa.

Chlubą aeroklubu są wyniki, uzyskane przez członków bądź wychowanków klubu na mistrzostwach świata: złote medale Stanisława Żurada i Adama Witka, srebrne: Grażyny Kudłek, Anny Kwaśnik, Janiny Zwierzchowskiej, Jerzego Popiela, Waldemara Siebyły i Stanisława Żurada (trzykrotnie) oraz brązowe: Edwarda Ligockiego (dwukrotnie), Mariana Gorzelaka, Jerzego Popiela i Adama Witka, zdobyte w konkurencjach indywidualnych bądź drużynowych. Jest to duży dorobek medalowy.

STANISŁAW BŁASIAK



Panorama Wrocławia. Widok z ratusza miejskiego. W odbudowie miasta z gruzów w zabytkowe ka
i osiedla mieszkaniowe.

INSPEKTORAT KCSP

w osobach rzeczoznawców: inż. Władysława Maliny i Czesława Sielńskiego sprawuje nadzór państwowy nad przestrzeganiem przepisów prawa lotniczego podczas budowy i użytkowania statków powietrznych oraz przeprowadza dochodzenia dootyczące wypadków lotniczych. Pracuje dla potrzeb lotnictwa sanitarnego, sportowego i gospodarczego. IKCSP zasłużył w pełni na uznanie.

KLUB SENIORÓW PRZY AWr.

Powołano go do życia w styczniu 1966 r. W pierwszym zjeździe wroc-

Jeden z czołowych pilotów samolotowych naszego kraju, członek AWr. mgr inż. Waldemar Gross (po lewej) przy samolocie „Wilga".



Instruktor AWr. Andrzej Bachman prowadził loty z młodymi pilotami szybowcowymi w okresie ferii zimow





mieniczki architekci wkomponowali nowoczesne budynki
Zdjęcia: R. Kulikowski (4), T. Szwed (1)

ławskich seniorów, 3 kwietnia 1966 r., uczestniczyły 44 osoby. Obok kilku latających jeszcze zawodowo pilotów, jak np. Józef Baczyński, Władysław Malina i Jan Malinowski, większość członków klubu tworzą dawni lotnicy, w tym kombatanci II wojny światowej oraz organizatorzy życia lotniczego na Dolnym Śląsku. Wielu z nich swym cennym doświadczeniem do dziś służy wrocławskiemu lotnictwu, pomagając w organizacji imprez, współpracując przy dokumentacji historii lotnictwa, biorąc aktywny udział w popularyzacji lotnictwa, zwłaszcza wśród młodzieży itp. Organizowane są kilka razy w roku towarzyskie spotkania seniorów.

ODDZIAŁ ZUA

Pierwsze usługi dla PGR-ów i Spółdzielni Produkcyjnych wrocławscy lotnicy wykonali w 1953 r. Obszar nawożonych z powietrza pól stale się zwiększał i w 1965 r. wyniósł 37 901 ha. Znaczny wzrost prac agrolotniczych nastąpił od następnego roku, kiedy to w dniu 1 stycznia utworzono Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych przy Aeroklubie Wrocławskim. Dysponując 7 samolotami typu PZL-101 „Gawron", zespół ten wykonał swe pierwsze zadania roczne wartości 4 mln zł. W piątym roku działalności zwiększono usługi do 6 mln zł. W 1971 r. na skutek reorganizacji agrolotnictwa, wrocławski LZUG przemianowano na oddział Zakładu Usług Agrolotniczych przy WSK-Okęcie Warszawa. Od tej chwili rozpoczyna się nowy dynamiczny skok w rozwoju zespołu. W minionym roku wykonano prace wartości 60 mln zł, natomiast w roku bieżącym kierownictwo oddziału (inż. Andrzej Bogdan, mgr inż. Henryk Skiba i szef pilotów Zdzisław Majewski) planuje wykonać usługi wartości 100 mln zł.

„PZL-BIELSKO" WE WROCŁAWIU

800 szybowców różnych typów, jak: „Mucha-100", „Czapla", „Mucha-Standard" (w kooperacji), różne wersje „Foki", „Kobuza", „Pirata" i „Cobry" — to wizytówka PRZEDSIĘBIORSTWA DOŚWIADCZALNO-PRODUKCYJNEGO SZYBOWNICTWA „PZL-BIELSKO" ZAKŁADU WE WROCŁAWIU, działającego na Małym Gądowie od 1956 r. Większość wyprodukowanego sprzętu wyeksportowano do wielu krajów. Aktualnie zakład przygotowuje się do podjęcia produkcji z wielką nadzieją oczekiwanego szybowca klasy klubowej (B)

LOTNICTWO SANITARNE

Powstało 5 grudnia 1955 r. Działalność rozpoczęło praktycznie od 1956 r.

Ratując ludzkie zdrowie i życie piloci zespołu wykonali w okresie 20 lat 12 876 usług, obejmujących 24 689 lotów w czasie 23 859 h 55 min, przelatując 3 010 968 km.

Zespół, działający na obszarze wszystkich województw dolnośląskich oraz: leszczyńskiego, kaliskiego, sieradzkiego, piotrkowskiego, częstochowskiego i opolskiego czeka w najbliższych latach przeprowadzka na nowe lotnisko w Starachowicach (B).

KONIEC BABSKICH RZĄDÓW

Na ostatnim spotkaniu wrocławskiej Sekcji Publicystów Lotniczych SDP dokonana została zmiana władz sekcji. Prezesurę spoczywającą dotychczas w rękach red. Haliny Marek („Słowo Polskie") uroczyście przekazano red. Kazimierzowi Mościckiemu z Polskiego Radia — dziennikarzowi znanemu z licznych audycji, poświęconych tematyce lotniczej. (M)

ZARZĄD KRAJOWY KLUBU TWÓRCÓW LOTNICZYCH

Utworzony z inicjatywy Aeroklubu Wrocławskiego i Klubu Seniorów Lotnictwa 17 października 1970 r. Skupia 121 osób. Klub ma dwa oddziały: warszawski i dolnośląski. (SB)

STUDIA WYŻSZE DLA LOTNIKÓW

Działacze Aeroklubu Wrocławskiego wprowadzili wiele cennych inicjatyw, stosowanych z powodzeniem w pracy zarówno aeroklubu macierzystego, jak innych jednostek w kraju. Jednakże jedna z tych inicjatyw zasługuje na szczególną uwagę — jej waga przewyższa bowiem wszystkie pozostałe i ma bez przesady znaczenie dla całego lotnictwa sportowego.

Mowa tu oczywiście o powstaniu na Akademii Wychowania Fizycznego (ówczesnej WSWF) we Wrocławiu Zakładu Teorii i Metodyki Spadochroniarstwa. Rozpoczęcie pracy przez tę placówkę było niewątpliwie jednym z ważniejszych wydarzeń w trzydziestoletnim życiu Aeroklubu Wrocławskiego. Długotrwałe zabiegi działaczy i członków zostały uwieńczone powodzeniem i w dniu 9 września 1968 r. rektor WSWF prof. dr Czesław Niżankowski w porozumieniu z Głównym Komitetem Kultury Fizycznej oraz Aeroklubem PRL podjął decyzję o prowadzeniu przez uczelnię specjalizacji ze spadochroniarstwa. Zrealizowano dręczącą potrzebę stworzenia możliwości kształcenia lotniczej kadry instruktorskiej w szkole wyższej. Jednocześnie uruchomiono pierwszą w kraju i unikalną w skali światowej cywilną placówkę naukową, zajmującą się badaniem prawidłowości procesów treningu lotniczego oraz teorią i metodyką sportów lotniczych.

Oczywiście zakres działania Zakładu Spadochroniarstwa wykracza znacznie poza teren Wrocławia. Placówka jest jedna, a aeroklubów rozsianych po całym kraju kilkadziesiąt. I w każdym można znaleźć młodych ludzi pragnących rozwijać swe kwalifikacje poprzez podjęcie studiów związanych tematycznie z lotnictwem. Tu trzeba raz jeszcze skłonić się działaczom wrocławskiego środowiska lotniczego (czytaj aeroklubu), których inicjatywa tak wspaniale zaowocowała. Jest ona pięknym przykładem dobrej roboty społecznej, roboty, której organizatorzy nie patrzyli przysłowiowego własnego nosa, lecz śmiało nakreślali ambitne plany dotyczące całego naszego lotnictwa sportowego.

Wracając do problematyki specjalizacji, w toku dotychczasowej działalności, która z uwagi na pewne nowatorstwo umiała być w znacznej mierze eksperymentalną, szukano jak najlepszych form realizacji założeń programowych. Nie zawsze osiągano pozytywne wyniki — popełniano także czasami błędy. Trudno było jednak o zastosowanie „optymalnej strategii" — pracownicy specjalizacji mogli się uczyć, niestety, tylko na własnych błędach — przecierali dopiero szlaki.

Zatem: jakimi osiągnięciami może się dziś pochwalić Zakład Spadochroniarstwa? Przede wszystkim absolwentami. Studia ukończyło 47 absolwentów, w tym 14 kobiet. Zajmują oni obecnie odpowiedne stanowiska w aeroklubach oraz lotnictwie komunikacyjnym. Trenerem kadry narodowej spadochroniarzy jest także absolwent specjalizacji — mgr Ryszard Kuś.

W miarę rozwoju Zakład usamodzielniał się. W roku 1973 zorganizowano I Sympozjum Spadochronowe, w którym uczestniczyło 116 osób. Poruszono wiele istotnych problemów dotyczących różnych zagadnień związanych ze spadochroniarstwem. Wszystkie prace zostały zebrane i wydrukowane w specjalnym wydaniu Zeszytów Naukowych poświęconych wyłącznie spadochroniarstwu.

Ponadto Zakład Spadochroniarstwa opracował szereg publikacji o charakterze naukowym oraz szkoleniowym. Przetłumaczono wiele publikacji z języków obcych, w tym podręcznik „Wyczynowe szkolenie spadochronowe". Studenci napisali wiele ciekawych prac magisterskich, które stanowią podstawę dalszej działalności naukowej Zakładu.

Obecnie na specjalizacji studiuje ponad dwudziestu studentów. Ramy procesu kształcenia zostały rozszerzone. Studenci mają możliwość rozszerzenia kwalifikacji również z dziedziny szybownictwa oraz lotnictwa silnikowego. Rozpoczęto organizację kursów doskonalenia zawodowego oraz trenerskich dla kadry etatowych instruktorów lotniczych zatrudnionych w Aeroklubie PRL.

Kierując się doświadczeniami zebranymi w toku kilkuletniej pracy planuje się w niedalekiej przyszłości pewne zmiany w strukturze Zakładu oraz jego funkcji i zakresie działalności. Oczywiście jako wiodąca zostanie utrzymana dydaktyka — kształcenie nowych kadr dla lotnictwa. Biorąc jednak pod uwagę aktualne potrzeby społeczne, rozszerzy się znacznie realizację przedsięwzięć mających na celu intensyfikację doszkalania kadry aktualnie pracującej w lotnictwie. Na „pierwszy ogień" pójdą kursy i egzaminy trenerskie. W następnej kolejności — Zakład zajmie się weryfikacją uprawnień oraz problemem doskonalenia kadr poprzez podwyższenie uprawnień zawodowych drogą kolejnych kursów i szkoleń. Są to sprawy nabrzmiałe i nie cierpiące zwłoki, otwierają bowiem kadrze etatowych instruktorów lotniczych nowe możliwości awansu zawodowego.

Nowym przejawem działalności naukowej będą próby skonstruowania trenażera dla skoczków spadochronowych.

Jeszcze jednym istotnym zamiarem jest plan wprowadzenia dla studentów AWF kursów instruktorów lotniarstwa. Wiązałoby się to z podjęciem pewnych kroków w kierunku rozpracowania tego tematu od strony naukowej. Przewiduje się rówwneż wydanie opracowań z dziedziny metodologii nauki lotów na lotni oraz wyczynowego szkolenia lotniarskiego. Na razie pracownicy Zakładu biorą żywy udział we wszelkich pracach Komisji APRL, regulujących na razie wstępnie problemy związane z lotniarstwem. Ponadto finalizowane są starania o uzyskanie kilku lotni.

Oczywiście nie sposób wyobrazić sobie pełnej działalności Zakładu i specjalizacji lotniczej — bo od nowego roku akademickiego będą prowadzone specjalizacje ze wszystkich trzech sportów lotniczych — bez współpracy z najbliższym sąsiadem z lotniczego podwórka — Aeroklubem Wrocławskim. Do tej pory współpraca ta układała się dobrze. Wypada życzyć, aby w następnym trzydziestoleciu ułożyła się jeszcze lepiej.

Dr STANISŁAW MAKSYMOWICZ



ych.



Dolnośląscy seniorzy lotnictwa często odwiedzają lotnisko Mały Gądów. Po jednym z zebrań stanęli przed kamerą fotoreportera.



Absolwenci specjalizacji spadochronowej Akademii Wychowania Fizycznego (dawnej WSWF) we Wrocławiu po uzyskaniu absolutorium 1974.

BYLI PIERWSZYMI



Stanisław Szomański

We wrocławskim Klubie Seniorów Lotnictwa jest Ich 38. Przed laty wielu z Nich z wielkim entuzjazmem tworzyło podstawy dolnośląskiego lotnictwa. Takimi zapaleńcami zostali po dzień dzisiejszy.

W dniu 3 kwietnia bieżącego roku wrocławski klub seniorów obchodził jubileusz dziesięciolecia. Oto co mówią o swojej działalności jego członkowie: 66-letni Stanisław Szomański ojciec Aeroklubu Wrocławskiego, 76-letni Stanisław Gac — były starszy wykładowca teorii lotu w Grudziądzu i Dęblinie w latach przedwojennych, referent lotnisk Oddziału Lotnictwa Cywilnego we Wrocławiu i 74-letni Jan Hryniewicz — niestrudzony popularyzator lotnictwa wśród młodzieży, który w okresie II Wojny Światowej wylatał jako pilot w Polsce, Francji i Anglii 1 476 godzin.

STANISŁAW SZOMAŃSKI

W połowie listopada 1945 r. miałem zaszczyt być uczestnikiem Kongresu Lotniczego, który odbył się w ówczesnym Grunowie, a obecnym Jeżowie Sudeckim. Postanowienia Kongresu wywarły znaczny wpływ na losy organizującego się w Polsce lotnictwa cywilnego. Na polecenie dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego utworzono 3-osobową komisję, która miała za zadanie zbadanie możliwości utworzenia aeroklubów na Dolnym Śląsku. W dniu 27 listopada 1945 r. komisja ta protokólarnie stwierdziła przy poparciu władz miejskich możliwość powstania aeroklubu na terenie Wrocławia. Na tej podstawie z 1 stycznia 1946 r. powołany został Oddział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji przy Urzędzie Wojewódzkim we Wrocławiu. Od następnego dnia jako kierownik oddziału rozpocząłem urzędowanie. Zadaniem moim było między innymi zorganizowanie aeroklubów na Dolnym Śląsku i nadzór nad ich działalnością, sprawowanie kontroli nad szkołą szybowcową i warsztatami w Jeżowie, poszukiwanie i zabezpieczenie sprzętu lotniczego cywilnego i wojskowego, którego — jak się później okazało — było na Dolnym Śląsku dość dużo. Osobiście znalazłem m.in. obok paru wozów transportowych, czterech wag do wyważania samolotów, kilku samolotów sportowych — niestety — nie nadających się do użytku, również około 65 szybowców poniemieckich, które następnie kontrolowano i remontowano w warsztatach w Jeżowie. I tak np. w Świdnicy znalazłem 17 nowych szybowców, w Grodkowie przejąłem od stacjonujących tam żołnierzy radzieckich „Olimpię”, 5 SG-ów 38, 5 „Grunau-Baby” i 5 kompletów skrzydeł od „Kranichów”, których kadłuby dziwnym trafem zostały odkryte w Jeżowie. Szybowce znajdowałem również na terenie Wrocławia, Srebrnej Góry i Zielonej Góry. Ponadto od żołnierzy radzieckich przejąłem również 26 samolotów Po-2, które następnie zostały przekazane aeroklubom (w tym dwa do Wrocławia). Ponieważ podstawowym moim zadaniem było zorganizowanie aeroklubów, więc rozpoczynając urzędowanie jako przedstawiciel DLC zwróciłem się za pośrednictwem prasy do byłych pilotów, młodzieży i innych entuzjastów lotnictwa o zgłoszenie się w oddziale. Chętnych do latania było wielu. Jeszcze w styczniu 1946 roku odbyło się zebranie organizacyjne, na którym wybrano 1-go prezesa zarządu utworzonego Aeroklubu Dolnośląskiego — Marka Strzeleckiego, który włożył wiele wysiłku w odremontowanie lokalu klubowego.

Trzeba tu zaznaczyć, że jeszcze przed moim przybyciem do Wrocławia na terenie politechniki działała już Akademicka Sekcja Lotnicza z Bolesławem Kochanowskim, Mieczysławem Głuszakiem i Ryszardem Gorzkowskim na czele. Studenci z wielkim zapałem zorganizowali w okresie zimowym Teoretyczny Kurs Szybowcowy (na którym również wykładałem), który ukończyło 213 osób. Część z nich na wiosnę 1946 r. skierowałem na szkolenie praktyczne do Jeżowa. Otwierając kurs, wykonałem w kwietniu tegoż roku pierwsze loty pokazowe na szybowcu szkolnym SG-38, a potem na „Grunau-Baby”. Łącznie do września szkoliło się w Jeżowie 72-ch członków ASL, zdobywając różne kategorie (A, B, C) pilota szybowcowego. Na lotnisku Mały Gądów pierwszy lot na szybowcu wykonałem w maju 1946 r. Pierwszy natomiast lot na samolocie wykonał Tadeusz Rusko. Po powrocie studentów z Jeżowa pod koniec lata zaczęło się intensywne — jak na owe warunki — latanie na Małym Gądowie. W dniu 7 stycznia 1947 r. klub zmienił nazwę na Aeroklub Wrocławski. Ważnym zadaniem było wówczas doprowadzenie do zjednoczenia Akademickiej Sekcji Lotniczej z Aeroklubem, ponieważ DLC nie wyrażał zgody na istnienie, finansowanie i przydział sprzętu jako drugiej we Wrocławiu samodzielnej jednostki lotniczej. Na walnym zgromadzeniu w listopadzie 1947 r. akademicy w całości przyłączyli się do Aeroklubu Wrocławskiego, który w ten sposób doznał wzmocnienia swych szeregów.

STANISŁAW GAC

Do Wrocławia przybyłem w listopadzie 1946 roku. Od marca do sierpnia 1947 roku pracowałem na stanowisku referenta lotnisk we Wrocławskim Oddziale Lotnictwa Cywilnego pod zwierzchnictwem inż. Bronisława Przewirskiego, późniejszego profesora Politechniki Wrocławskiej. Jakkolwiek na Małym Gądowie latano już od roku, to teren lotniska nie był w pełni odminowany i uporządkowany. Część zabudowań leżała w gruzach, inne wymagały naprawy. Miałem doprowadzić to wszystko do należytego stanu. Odminowaniem lotniska, zabezpieczeniem niewypałów i zakopanej amunicji zajęło się wojsko przy pomocy społecznie działającej, bardzo ofiarnie pracującej młodzieży, zwłaszcza z ASL. Praca była bardzo niebezpieczna, dosłownie wszędzie czyhało niebezpieczeństwo. Pamiętam np., że przy składaniu grzejnika c.o. z samochodu jego dotknięcie z ziemią spowodowało wybuch miny. Kilka osób zostało zranionych. Pole wzlotów usiane było licznymi lejami po bombach, które zasypaliśmy z braku sprzętu mechanicznego łopatami. W niektórych punktach lotniska tryskały fontanny wody z uszkodzonych przewodów instalacji wodociągowej, co również zabezpieczyliśmy. Dzięki akcji wywłaszczania terenów przyległych do lotniska, pole wzlotów zostało znacznie powiększone. Na jego krańcach w wielu miejscach tkwiły jeszcze nieczynne ciężkie przeciwlotnicze karabiny maszynowe, tu i ówdzie można było spotkać wraki Junkersów, kłopotliwe do usunięcia. Próba ułatwienia sobie życia przez wysadzenie ich w powietrze zakończyła się fatalnie: na skutek zastosowania przez sapera przesadnie wielkiej ilości materiału wybuchowego w postaci znalezionych min domy przyległego do lotniska osiedla Pilczyce (wśród nich mój) zostały pozbawione szyb, które w owym czasie były trudne do zdobycia.

Jakoś w końcu ze wszystkim uporaliśmy się, oczyściliśmy pole wzlotów, odremontowaliśmy zabudowania i hangary, które coraz liczniej zaczęły napełniać się sprzętem. Wykładałem i egzaminowałem również w tym czasie na kursach teoretycznych. Nie ukrywam, byłem pełen podziwu nad zapałem i wiedzą młodych adeptów sztuki latania. Poziomem swym dorównywali moim przedwojennym wychowankom z CWOL Dęblin, mimo, iż ci mieli nie tylko maturę ale i wieloletnie szkolenie lotnicze. Dosłownie wrocławska młodzież umiała tyle, że już więcej nie można. Nie dziw więc, że spośród nich wyrosło wielu znanych dziś pilotów.

JAN HRYNIEWICZ

Zamieszkałem 30 km od Wrocławia, w Środzie Śląskiej, dokąd przybyłem w 1959 r. po jedenastoletniej bezowocnej tułaczce na Zachodzie, podjętej w celu odzyskania dla Polski Ludowej sztandaru bojowego lotnictwa polskiego, wykonanego z narażeniem życia przez polskie kobiety w czasie drugiej wojny światowej, tułaczce zakończonej siedmioletnim więzieniem w Stanach Zjednoczonych. Więziony bez żadnych podstaw i w dodatku bez wyroku, zostałem cudem uratowany dzięki interwencji Czerwonego Krzyża i resztę życia postanowiłem poświęcić naszej wspaniałej polskiej młodzieży. W prelekcjach, w których wzięło udział 77 700 chłopców i dziewcząt, staram się przekazać im historię walk powietrznych lotnika polskiego w obronie ojczyzny i wyzwolenie jej z hitlerowskiej niewoli. Jako cel spotkań stawiam sobie pogłębienie wśród słuchaczy miłości do Ojczyzny oraz przedstawienie roli przysięgi, sztandaru państwowego i hymnu narodowego.

Często wracam też do mej młodości, gdy lecąc za pierwszym oglądanym samolotem wpadłem do bajorka, gdy uciekałem na piechotę z Uniwersytetu Wileńskiego do Warszawy, aby starać się o przyjęcie do Szkoły Podchorążych Zawodowych Piechoty z nadzieją przejścia później do lotnictwa, gdy po jej skończeniu skierowano mnie w drodze wyróżnienia do... artylerii, gdy w spodenkach gimnastycznych uciekłem biegnąc przez centrum Warszawy przed oblicze generała Zagórskiego, by rzucić się przed nim na kolana ze słowami: ja chcę do lotnictwa, co spotkało się z reakcją po mojej myśli. Opowiadam o drodze od Grudziądza, gdzie związałem się z lotnictwem i o Dęblinie — Orlim Grodzie, gdzie w 1927 r. ukończyłem słynną Szkołę Orląt jako oficer pierwszej promocji. Marzę, aby tam za rok, podczas uroczystości 50-lecia tego wydarzenia, spotkać się z rozrzuconymi po całym świecie absolwentami szkoły. Mam też cichą nadzieję, że na historycznej trasie od Grudziądza do Dęblina, którą na wiosnę 1927 roku odbyliśmy pociągiem, by założyć szkołę — uda się w przyszłym roku rozegrać Samolotowy Rajd Dziennikarzy i Pilotów — dziecko Aeroklubu Wrocławskiego — dla uświetnienia tego wydarzenia. Opracował SB

Jan Hryniewicz



Stanisław Gac



NOWE KSIĄŻKI

WSPOMNIENIE NAWIGATORA

Dużą zasługą naszych lotników jest to, że sięgają odważnie po pióro i opisują swą służbę w lotnictwie wojskowym, zasługą natomiast Wydawnictwa MON, że wydaje ich prace. Najczęściej jednak są to wspomnienia z młodzieńczego okresu latania, pobytu w szkole dęblińskiej, służby w pułku lotniczym, wreszcie z udziału w zawodach, pokazach, przelotach. Na ogół — są to opisy zbliżone u wielu autorów książek typu wspomnieniowego. Ten schemat pamiętnika szybko odkryje uważny czytelnik. Oczywiście wspomnienia poszczególnych autorów będą odmienne, ale opisywane etapy edukacji lotniczej będą do siebie raczej bardzo podobne. Wydaje mi się, że w tym przypadku dobrze by było, aby autor przed oddaniem swych wspomnień wydawnictwu zapoznał się z innymi wspomnieniami lotniczymi. Jeśli częściowo tylko uda mu się uniknąć pewnych zbliżonych sytuacji, opisów wydarzeń, a nawet osób, będzie to z ogromną korzyścią dla jego wspomnień.

Bardzo istotną cechą piszącego jest umiejętność przekazywania swych doznań, obserwacji ludzi, ustosunkowania się do pewnych wydarzeń, skomentowania jakiegoś istotnego faktu, czyli przeniesienia jakby za pomocą opisu fotografii chwil przeżytych w swym lotniczym życiu. Na stronie 67 i 68 Stanisław Polak tak pisze o dowódcy pułku płk. Pniewskim: „Był wysokim, barczystym mężczyzną w średnim wieku... Mówił spokojnie, ciepło, serdecznie. Przyglądałem mu się z uwagą. Na jego twarzy znać było trudy wojenne. Czoło przedzielała blizna po głębokiej ranie, a ubytek kości zakrywała złota blaszka. Powieka prawego oka drgała w nerwowym tiku."

Spostrzeżenie bardzo trafne, które na długo pozostaje w pamięci czytelnika. Podobnych opisów znajdziemy w książce zaledwie kilka, zamiast np. trzydziestu. Bo opisywać można nie tylko ludzi, wydarzenia, samoloty. A propos, szkoda, że autor nie opisał wnętrza samolotu Szcze-2, Pe-2 czy Tu-2. Byłyby to prawdopodobnie pierwsze tego rodzaju obserwacje przeniesione na papier. A że autor ma zdolność obserwacji, świadczą niektóre celne opisy. Niestety, jest ich w książce bardzo mało. Autorowi jakoś wymykają się one spod pióra, stają się bardzo gładkie i tym samym pozbawione oryginalności. Jak wiele działo się w tamtych latach, zarówno w Dęblinie jak i w pułkach lotniczych, świadczą choćby niektóre relacje autora z wypadków łamania przepisów w trakcie wykonywania lotów itp. Czytając raczej informacje lub suche fakty, szybko dostrzegamy przejście autora nad nimi do porządku dziennego. Brak im osobistego zaangażowania piszącego. Zamiast ostrej, czytelnej fotografii tamtych dni, otrzymujemy zdjęcie zamazane, niekiedy ledwo dostrzegalne.

We wstępie do swych wspomnień Stanisław Polak stwierdza, że ideę napisania wspomnień zrodziła wewnętrzna potrzeba podzielenia się z czytelnikami swym doświadczeniem jakie wyniósł on z wieloletniej służby w ludowym Lotnictwie Polskim. Na kartach tych wspomnień — pisze autor — starałem się dać obraz przemian, jakie w okresie mojej służby wojskowej zaszły w lotnictwie polskim. Opisuje więc swój pobyt w Dęblinie, skierowanie do pułku lotniczego, udział w defiladzie, w ćwiczeniach, loty na samolotach bombowych o napędzie odrzutowym, przeloty do Czechosłowacji i NRD, pobyt na kursie doskonalenia nawigatorów w Wojskowej Akademii Lotniczej w ZSRR, a następnie loty na czterosilnikowych samolotach transportowych An-12.

„Pamiętnik nawigatora" stanie się na pewno kolejnym przyczynkiem do przybliżenia czytelnikowi służby w lotnictwie wojskowym. Szczególnie dla młodych entuzjastów lotnictwa będzie on interesującą lekturą.

W czasie czytania nie zauważyłem poważniejszych uchybień w słownictwie lotniczym. Nasunęło mi się kilka uwag. Niesłusznie autor używa żargonu nazywając odznakę nawigatora (pilota) „gapą", popularyzując obce określenia. Obco brzmi również „kursant", czyli po prostu uczeń. Katastrofa to inaczej wypadek.

Okładkę i stronę tytułową projektował Gerard Desput. Jest brzydka.

Stanisław Polak ● PAMIĘTNIK NAWIGATORA ● Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa — 1976, str. 261, cena 20 zł, nakład 8 000 egz.



NOWE KSIĄŻKI

LATANIE NISKIE ALE NIE TYLKO POWOLNE

Gdy nieco ponad dwadzieścia lat temu pojawiły się pierwsze informacje o próbach zastosowania poduszki powietrznej, mało kto przypuszczał co z tego wyniknie. A co wynikło — można właśnie dowiedzieć się z nowo wydanej książki Ostrowieckiego i Chedy „Pojazdy poduszkowe". Zresztą autorzy są entuzjastami wszelkiego rodzaju pojazdów uniwersalnych na poduszce powietrznej, magnetycznej, ekranoplanów itp., zamieszczając od lat wiele artykułów na ten temat w prasie fachowej, również w „Skrzydlatej Polsce".

Po krótkim omówieniu rozwoju historycznego poduszkowców autorzy wprowadzają nas w klasyfikację, a następnie w podstawy teoretyczne poduszkowców. W rozdziale o budowie pojazdów poduszkowych omówione zostały podstawowe pojęcia dotyczące projektowania, budowy i prób pojazdów tego rodzaju.

Ilustrowany przegląd poduszkowców świata obejmuje konstrukcje cywilne i wojskowe zrealizowane w latach 1950—1974 oraz najciekawsze projekty przyszłościowe. Warto dodać, że w podrozdziale o rolniczych maszynach poduszkowych znajdujemy informacje i rysunki również polskich konstrukcji. Są to: doświadczalny poduszkowiec rolniczy Ursynów M-6 i poduszkowa taczka-platforma TP-2R.

Inne omówione w książce urządzenia techniczne wykorzystujące efekt powierzny, to ekranoplany różnego rodzaju, przyczepy transportowe, urządzenia szpitalne, podwozia samolotowe, zespoły śmigłowcowo-poduszkowe, taśmy produkcyjne oraz pojazdy kołowo-poduszkowe. Już ten krótki wykaz tematów wskazuje na bogactwo i różnorodność możliwości praktycznego wykorzystania efektów powietrznych.

W książce nie pominięto również spraw zdolności ruchowych pojazdów poduszkowych oraz bardzo istotnego problemu ich oceny ekonomicznej. Ta ostatnia rozpatrywana jest w aspekcie kosztów budowy i kosztów użytkowania poduszkowców.

Książkę wyróżnia przejrzysty układ, zwarty tok wykładu, dobry dobór ilustracji i przykładów liczbowych. Staranie wydana, ma dobrą okładkę (ale nie ma nazwiska jej projektodawcy!). Książka jest przeznaczona dla inżynierów i techników komunikacji, dla młodzieży szkolnej i szerokiego grona czytelników. Na pewno będą mieli pożytek z tej udanej i potrzebnej książki, która, być może, zainteresuje nasze społeczeństwo techniką pojazdów wykorzystujących efekty poduszkowe różnego rodzaju. Bo wiele wskazuje na to, że w niedalekiej przyszłości znajdą one zastosowanie w komunikacji i transporcie. Ale skorowidz rzeczowy przydałby się w książce!

Eugeniusz Ostrowiecki, Wacław Cheda ● POJAZDY PODUSZKOWE ● Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa — 1975, str. 288 + 4 nlb, cena 40 zł, wydanie I, nakład 4 000 egz.



NOWE KSIĄŻKI

KSIĄŻKA O SAMOLOCIE

Wydawnictwa lotnicze enerdowskiego Transpressu (VEB VERLAG FUER VERKEHRSWESEN Berlin) mają dobrą renomę i cieszą się zainteresowaniem również w Polsce. Zwraca uwagę ich solidność i ładna szata graficzna. Potwierdza to także nowa książka, którą niedawno otrzymaliśmy.

Książka o samolocie (Das Buch vom Flugzeug), bo taki jest tytuł nowego wydawnictwa Transpressu, jest nazwą raczej umowną, ponieważ zaraz w podtytule czytamy: Flugzeugtechnik in Wort und Bild — technika lotnicza w słowie i obrazie. Wydawnictwo ma charakter bogato ilustrowanego albumu. Książka powstała w oparciu o przekład z radzieckiego wydawnictwa pt. „Znakomtieś, samoliot i rakieta", wydanej w 1971 r. przez Wydawnictwo „Transport" w Moskwie.

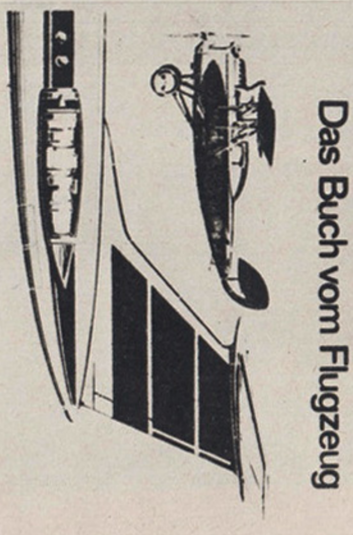
Ogólnie rzecz biorąc, jest to książka-album dla każdego, kto pragnie poznać tajemnice latania, aerodynamikę i mechanikę lotu, konstrukcje i budowę aparatów latających cięższych od powietrza i ich wyposażenie, konstrukcje i zasady działania silników różnych typów oraz problemy współczesnego latania sportowego, komunikacyjnego i wojskowego z całą ich złożoną infrastrukturą. Nie jest to encyklopedia ani leksykon, ale można by określić tę książkę jako swego rodzaju ABC lotnictwa współczesnego. Syntetyczny, klarowny tekst ilustrują świetne rysunki poglądowe, w tym wiele barwnych w wykonaniu Wernera Reiche.

Twierdzę, że właśnie głównie rysunki zachęcają do sięgnięcia po to wydawnictwo. Rzadko bowiem w wydawnictwach popularnych o lotnictwie można spotkać tak doskonale technicznie i fachowo ilustracje poglądowe, np. rozkład i działanie siły nośnej w locie, opływ strug wokół ciał, przekroje poszczególnych części maszyn latających, przekroje aksonometryczne samolotów i śmigłowców o napędzie tłokowym i turbinowym, różnych typów — cywilnych i wojskowych, zasady działania silników i pilotażu itp. Taki na przykład zestaw ilustracji na temat lotu pod lupą czasu, czyli w przekroju historycznym, jest sam w sobie tak czytelny, że tekst jest już tylko niewielkim uzupełnieniem. To samo również można powiedzieć o zestawie rysunków dotyczących zasad działania radiolokacji i nawigacji lotniczej. Ilustracji jest w książce w sumie 127, w tym większość całostronicowych, a każdy z nich po mistrzowsku i fachowo wykonany. Na wewnętrznych stronach sztywnej, lakierowanej okładki pomieszczono w rzutach bocznych sylwetki samolotów w przekroju historycznym — od samolotu braci Wright (1903) do Tu-144 (1968).

Nie wiem, czy Werner Reiche jest lotnikiem, ale na pewno — jak widać to po „Książce o samolocie" — jest świetnym ilustratorem zagadnień technicznych lotnictwa, jego doskonałe rysunki budzą uznanie i mogą być wzorem dla innych. I z tego względu, chociaż nie tylko, książkę tę warto mieć w swojej podręcznej biblioteczce.

Przy lekturze tej pięknej edytorsko książki-albumu, bo i papier ma kredowy, nachodzi człowieka kilka refleksji. Bywa, że najpiękniejsze treści wyrażone przez autora w jakiejś książce technicznej niweczą byle jakie, a niekiedy nawet niechlujne ilustracje. Dotyczy to zresztą także beletrystyki, bo — jak dotychczas — mało artystów plastyków potrafi rysować poprawnie samoloty, czy sceny rodzajowe z życia lotniczego. Z drugiej strony — poprawna fachowo technicznie treść, chociaż nieraz uboga słowotwórczo, może jakże błysnąć czytelniczo przy dobrych ilustracjach. W każdym razie „Książka o samolocie" Transpressu błysnęła właśnie dzięki rysunkom i jest lepsza od swego pierwowzoru. (kon)

DAS BUCH VOM FLUGZEUG (książka o samolocie) ● FLUGZEUGTECHNIK IN WORT UND BILD (technika lotnicza w słowie i obrazie) ● WYDAWNICTWO TRANSPRESS VEB VERLAG FUER VERKEHRSWESEN — Berlin 1975 ● Przekład z rosyjskiego. Ilustracje WERNER REICHE. Str. 208, cena 24 marki.



NOWE KSIĄŻKI

A B C D E F G H

I J K

0701



A B C G H

D E F

L Ł K

L Ł

0 1 2 3m

RYSOWAŁ: JULIAN MALEJKO

POLSKI SAMOLOT ODRZUTOWY „ISKRA"

Odrzutowy samolot szkolno-treningowy TS-11 „Iskra" powstał w końcu lat pięćdziesiątych. Prototypy zbudowano w ówczesnym Ośrodku Konstrukcji Lotniczych w Warszawie, wg projektu opracowanego przez zespół doc. inż. Tadeusza Sołtyka. Pierwszy oblot prototypu odbył się 5 lutego 1960 r. Po uzyskaniu pozytywnej oceny w próbach fabrycznych i państwowych, samolot został skierowany do produkcji seryjnej w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu. Wiosną 1964 r. pierwsze seryjne „Iskry" zostały przekazane do oficerskich szkół lotniczych. W tymże roku „Iskra" odniosła sukces o znaczeniu światowym, stając się posiadaczem czterech rekordów międzynarodowych w klasie C.1.d., co niewątpliwie było świadectwem wysokiej jakości technicznej samolotu.

Opinia ta potwierdziła się w czasie eksploatacji. Polubili „Iskrę" zarówno piloci, jak i mechanicy. Pierwsi — za dobre osiągi i doskonałe własności pilotażowe, drudzy — za wygodne dostępy obsługowe do ważnych zespołów wyposażenia, umożliwiające sprawne wykonywanie przeglądów i skracające czas przygotowania do lotów.

Nie od rzeczy będzie wspomnieć, że przy swoich wysokich osiągach i walorach użytkowych „Iskra" jest samolotem stosunkowo tanim w eksploatacji. Składa się na to niski koszt godziny lotu wynikający z zastosowania silnika o niewielkim ciągu i niskie koszty obsługi wynikające m.in. z wygodnych dostępów obsługowych.

Tak więc polskie lotnictwo wojskowe od szeregu już lat dysponuje samolotem szkolno-treningowym o napędzie odrzutowym, którego walory nie ustępują najlepszym samolotom tej klasy na świecie. „Iskra" jest w całości dziełem polskiej techniki: zarówno płatowiec jak i silnik zostały zaprojektowane przez polskich konstruktorów i wykonane przez pracowników polskiego przemysłu lotniczego. Zresztą stało się u nas zasadą, że polscy piloci wojskowi szkolą się na polskim sprzęcie.

Na sukces samolotu złożył się wysiłek nie tylko konstruktorów i pozostałego personelu ośrodka prototypowego, ale również w dużym stopniu wysiłek pracowników zakładu produkcyjnego, którzy uruchomili seryjną produkcję, a następnie w codziennym żmudnym trudzie dopracowywali każdy niemal szczegół samolotu w tysiącach kolejnych zmian konstrukcyjnych, aż stał się w pełni zadowalającym pod względem technicznym i eksploatacyjnym — chlubą naszego przemysłu lotniczego.

Intensywne prace modernizacyjne prowadzone przez Zakład Doświadczalny Wytwórni pozwalają przypuszczać, że jeszcze przez szereg lat „Iskra" utrzyma się w czołówce samolotów swej klasy.

W ostatnich latach powstała nowa odmiana „Iskry" — wersja jednomiejscowa, do treningu operacyjnego i zastosowań taktycznych. Samolot ma tylko jeden (przedni) fotel pilota i skróconą osłonę kabiny. Kosztem drugiej kabiny powiększono główny zbiornik paliwa. Samolot dysponuje też rozszerzonym zakresem uzbrojenia podwieszanego. Oprócz bomb i rakiet mogą być zabierane również zasobniki z bronią strzelecką.

Najnowszym sukcesem wytwórni stało się podpisanie w roku ubiegłym kontraktu na dostawę kilkudziesięciu „Iskier" do Indii, o czym donosiła już „Skrzydlata Polska" (nr 41/1975 r.). Jest to oznaka uznania dla naszego sprzętu, tym ważniejsza, że Indie dysponują rozwiniętym przemysłem lotniczym produkującym odrzutowe samoloty szkolno-treningowe zarówno według własnych projektów (HAL „Kiran"), jak i według licencji zachodnich (Folland „Gnat").

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

Przekrój perspektywiczny samolotu TS-11 „Iskra" był zamieszczony w „SP" nr 9/1976 r.

Z DOŚWIADCZEŃ MISTRZA

W numerze 16 naszego tygodnika publikowaliśmy doświadczenia znanego modelarza radzieckiego E. Wierbickiego, dotyczące regulacji i oblatywania modeli z napędem mechanicznym. Obecnie przekazujemy czytelnikom-modelarzom doświadczenia techniczne wspomnianego zawodnika radzieckiego, dotyczące konstrukcji jego modelu WE-34.

Modele WE-33 i WE-34 zostały zbudowane w latach 1974—1975 według jednego rysunku technicznego. Chodziło o uzyskanie dwóch identycznych, bliźniaczych modeli, których najważniejsze podzespoły mogłyby być dowolnie zamieniane. Oba modele — co nie zawsze się udaje w technice modelarskiej — miały identyczne charakterystyki nie tylko geometryczne ale i aerodynamiczne, jak również osiągi. Oba modele różniły się jedynie kolorem znaków rejestracyjnych.

Modele różniły się natomiast od innych technologią wykonania poszczególnych węzłów i podzespołów. Cellon i lakier nitro zastąpiono żywicami epoksydowymi i lakierami. Na przykład dla zabezpieczenia pokrycia modelu przed wpływem wysokich temperatur panujących podczas słonecznej pogody model powleczony został białą poliuretanową farbą. Tym samym wpływ temperatury na konstrukcję modelu został poważnie osłabiony.

Kadłub modelu rozwiązano jako dwudzielny. Podczas transportu belka kadłuba była oddzielana. Łoże silnika miało oryginalną lotniczą konstrukcję: mianowicie miejsca styku ramy z kadłubem zaopatrzono w gumowe podkładki (tzw. „lordy"), tym samym likwidując ewentualny wpływ drgań powstających podczas pracy silnika na konstrukcję modelu. Łączenie wykonano przy pomocy wkrętów z nakrętkami. Aby zapobiec przesuwaniu się łoża silnikowego, wykonano odpowiednią blokadę.

Przednia część kadłuba została wykonana z rurki duraluminiowej 40×42 mm. Otwory ulgowe i odpowiednie ścienienia przeprowadzono metodą trawienia. Wieżyczka balsowa przyklejona klejem epoksydowym bezpośrednio do rurki metalowej. W wieżyczce zabudowano dwa dźwigary duraluminiowe, sięgające do rury i połączone z nią wkrętami M 3. W górnej części dźwigara mającego kształt dwuteowy znajduje się węzeł zamocowania skrzydeł, a dźwigar tylny tworzy sworzeń średnicy 8 mm.

Silnik jest całkowicie osłonięty. Osłona sporządzona została z włókna szklanego grubości 0,5 mm, wzmocnionego użebrowaniem wewnętrznym. Wieżyczka i osłona silnika pokryte zostały czerwoną farbą poliuretanową. Wszystkie części duraluminiowe zostały anodowane.

Silnik Rossi-15, 25 000 obr/min. Śmigło 185×70 mm wykonane z włókna szklanego wzmocnionego żywicami. Samowyzwalacz mechaniczny od aparatu FED, umieszczony w kadłubie pod wieżyczką. Na wale śmigła osadzono hamulec sprężynowy. Składa się on ze sprężyny cylindrycznie zwiniętej z drutu stalowego średnicy 2,3 mm. Jeden koniec sprężyny jest umiejscowiony, a drugi połączony z tarczą-sprzęgłem śmigła. Tarcza wykonana jest z tytanu WT-14. Praca hamulca sterowana jest samowyzwalaczem.

A oto program i kolejność czynności sterowanych samowyzwalczem: 1 — odcięcie dopływu paliwa, 2 — włączenie hamulca śmigła na 0,4—0,8 s, 3 — uruchomienie steru kierunkowego do lotu ślizgowego w 0,3—0,6 s po włączeniu hamulca śmigła, 4 — odchylenie statecznika poziomego do lotu ślizgowego w 1,5—2,5 s po odchyleniu steru kierunkowego, 5 — włączenie automatu przymusowego lądowania, jednak nie prędzej jak w 5 s po zatrzymaniu silnika, a to dla uniknięcia zniszczenia modelu pozostającego pod wpływem dużych sił aerodynamicznych.

Kadłub modelu połączony jest w miejscu rozdzielenia przy pomocy sześciu sworzni M 2,5 ustawionych w szachownicę. Odstęp między osiami 15 mm.

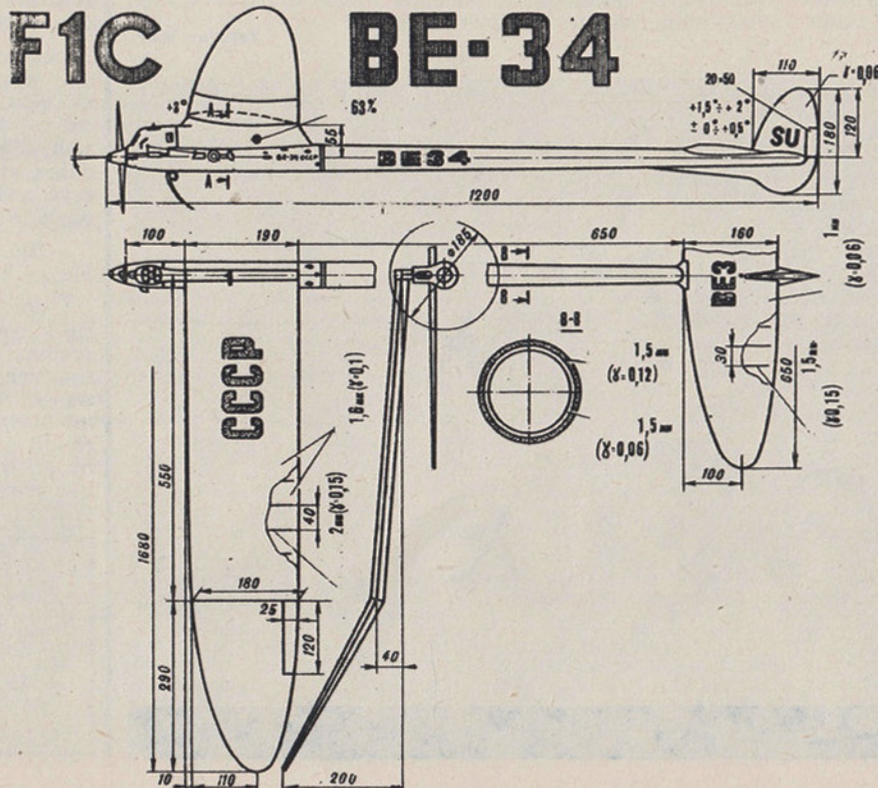
Belka kadłubowa wykonana z balsy. Tworzy ścięty stożek. Wręgi balsowe co 100 mm. Ścianki belki kadłubowej sklejone z dwóch warstw balsy grubości 1,5 mm. Masa właściwa balsy zastosowanej do konstrukcji belki 0,12 i 0,06. Klejenie przeprowadzono klejem kazeinowym. Statecznik pionowy z balsy, dodatkowo wzmocniony na krawędziach bukową okleiną grubości 0,8 mm. Względna grubość symetrycznego profilu statecznika 7%. Wszystkie cięgła sterujące sporządzone z nylonu grubości 0,7 mm. Umieszczono je w balsowych rurkach z możliwością szybkiej wymiany.

Automat przymusowego lądowania typowy dla tego rodzaju modeli. Podczas lotu silnikowego statecznik spoczywa na kadłubie, a po włączeniu się samowyzwalacza do określonego położenia statecznik odchyla się do określonego i regulowanego położenia.

Belka kadłubowa i statecznik pionowy pokryte zostały cienkim laminatem szklanym (grubości 0,025 mm) odpowiednio utwardzonym. Cała belka w końcowej fazie obróbki pokryta została białą farbą poliuretanową.

Skrzydła o powierzchni 29 dm² konstrukcji kesonowej z jednym dźwigarem. Grubość pokrycia balsowego 1,6 mm. Masa właściwa balsy od 0,1 do 0,8. Półki dźwigara sosnowe. Przekrój półek u nasady skrzydeł 2,5×12 mm, na końcach 2,5×6 mm.

W części środkowej obsadę dla łączenia skrzydeł wykonano z drewna lipowego. W niej spoczywa rurka aluminiowa. Krawędź przednia wzmocniona jest listwą sosnową. Krawędź tylna wzmocniona cienkim laminatem szklanym (0,08 mm). Skrzydła klejono wyłącznie klejem epoksydowym (radzieckie oznaczenie K-153). Pokrycie skrzydeł od spodu stanowi bibułka japońska, a na górnej powierzchni tkanina laminatowa grubości 0,025 mm, wzmocniona żywicami epoksydowymi. Łączenie skrzydeł bagnetowe. Średnica drutu stalowego 5 mm, długość 120 mm.



Profil skrzydeł własny wklęsło-wypukły o maksymalnej grubości w 30 procentach cięciwy. Względna grubość profilu u nasady skrzydeł 8,5%, na końcach 6%. Statecznik poziomy ma powierzchnię 8,2 dm². Konstrukcja kesonowa z jednym dźwigarem. Pokrycie stanowi balsa grubości 1 mm. Technologia identyczna jak przy skrzydłach. Profil statecznika własny, płasko-wypukły samostateczny. Maksymalna grubość profilu w 30 procentach cięciwy. Względna grubość u nasady 7%, na końcach 6%. Środek masy modelu w 63% cięciwy profilu skrzydeł.

Masy poszczególnych podzespołów modelu: skrzydła gotowe pokryte — 195 g, statecznik pokryty — 35 g, belka kadłuba — 75 g. Masa całkowita modelu, bez paliwa w zbiorniku — 765 g.

SMUGI NA NIEBIE (4)



Napisał: Płk dypl. pil. RYSZARD GRUNDMAN

Potem doszło do głosu lotnictwo wojskowe. Klucz majora Kowalskiego, kapitana Bila i porucznika Pawlikwskego — ten sam, który „stracił" majora Zadarę — oraz romb majora Hermaszewskiego z kapitanem Kalbarczykiem, kapitanem Boconiem i porucznikiem Szczebakiem.

Gdy oni kończyli swój pokaz, nasza „delta" prowadzona radiem z ziemi zbliżała się do Wisły. Zanosiło się na dobry kawał. Spiker z kartki zapowiedział występ „piątki". Dowódca przyrzekł, że nie powie nikomu o zmianie, co gwarantowało pełną niespodziankę. Zobaczymy, co z tego wyniknie...

Strefę pilotażu wyznaczają dwa mosty w górze i w dole płyty czerniakowskiej. Trochę za ciasno, ale polegamy na Zygmuncie. Przed dojściem do rzeki usłyszeliśmy tylko raz jego głos, gdy pytał Mietka, jak się czuje? „Świetnie" — odpowiedział Zadara, w czym nie było przesady, bo rzeczywiście utrzymywał swoje miejsce, jakby trenował na tej pozycji od dawna.

Są już dymy w polu widzenia. Zygmunt wyprowadza nas nad rzekę w północnym odcinku. Walimy środkiem jej koryta na pierwszy most. Obydwa brzegi mkną smugą w tył. Tafla wody ma kolor szaroniebieski z żółtymi plamami piaszczystego dna. Wzrok rejestruje te barwy mimochodem, utkwiony w samolot prowadzącego. On teraz jest najważniejszy. Zaczynam się denerwować. Co jest, do licha?! Przecież to nie pierwszy nasz występ. Mietek ma prawo do zdenerwowania, ale ja? A jednak odczuwam drżenie nóg w pedałach steru kierunkowego. Czyżby przyczyną rosnącej emocji była obecność naszych rodzin, znajdujących się gdzieś w dole wśród masy ludzi? Patrzą na nas wszyscy, ale nikomu tak serce nie bije jak właśnie im, nikt nie przeżywa obaw mocniej niż oni. Nasi bliscy potrafią być dobrymi krytykami, dostrzegają błędy dla laika niewidoczne. Są nawet dumni z tego, że nauczyliśmy ich tak wiele. Nie możemy im sprawić zawodu. Może stąd właśnie te objawy podniecenia? Nie wiem. Nie mam czasu nad tym myśleć, bo Zygmunt w połowie odcinka między mostami rzuca komendę:

— Wybieramy!

Drżenie nóg ustało. Już jestem spokojny. Ściągam drążek takim samym ruchem jak prowadzący. Rzeka, brzegi, tłumy wpadają w przepaść, na spotkanie pędzi niebo przybrudzone kudłatymi plamami dymu. Przerzut głową w dół i już cała szóstka, utrzymując minimalne odstępy, spływa z góry na wstęgę Wisły. Niżej i niżej, aż wreszcie nieruchome lustro wody zaczyna w oczach żyć, posiekane drobną, ruchliwą falą. Wyrównujemy. Zaraz będzie zwrot bojowy. Ręka odruchowo przesuwa dźwignię obrotów, żeby w momencie poderwania przez Zygmunta mieć zapas prędkości i siłę ciągu, która utrzyma ciężar samolotu na jednakowej płaszczyźnie bez obawy nagłego przepadnięcia. Wyczuwa się te momenty z dokładnością sekundy. Treningi zrobiły swoje. Wiem, kiedy trzeba wyprzedzić czynności prowadzącego w operowaniu obrotami, aby związać się z nim w gwałtownej zmianie położenia i wykreślić figurę z pożądaną elegancją. Estetyka tego rysunku jest naszą ambicją, każdy jego element musi być płynny, precyzyjny w kształcie krzywizny.

Uwaga, zwrot! Wykręcamy w lewo z naborem wysokości. Dobrze. Mietek ani na moment nie opuszcza swego miejsca. Prosta wzdłuż Wisły i dwa zakręty z głębokim przechyłem. Łapiemy skrzydłami prawy i lewy brzeg. Znowu prosta i przewrót. Ciągniemy ostro w górę pod takim kątem, że ziemia staje w miejscu, a odległość między mostami, które wyglądają jak czarne kreski na wąskim strumyku, maleje w ułamkach sekund. Szybki przerzut w prawo, na moment mam Jurka pod sobą, na przedłużeniu osi skrzydła, bo cała „delta" leży, spinając klamrą niebo i ziemię, i — jazda w dół. Zmieścimy się czy nie pomiędzy mostami? Nie ma obaw, odstęp rośnie. To, co przed chwilą było czarną kreską, zaczyna szybko rozkwitać kombinacją ażurowej konstrukcji, belkami i kratownicami. Żółte plamki na brzegach rozlewają się, łączą w szeroką płaszczyznę nadwiślańskich plaż. Wysokościomierz dochodzi do 600 metrów, gdy Zygmunt, wyrównując kąt opadania, pociąga nas do spirali...

I tak do końca, do ostatniej sekundy. Ciągłe zmiany, ciągłe przerzuty, wysoko i nisko, twarzą do ziemi i nieba, ale w zwartym szyku, całą szóstką.

— Dosyć, wiejemy — mówi wreszcie Zygmunt i po raz ostatni tuż nad wodą „delta" przemierza Wisłę, zrywa się nad mostem i stromą świecą żegna publiczność.

Na lotnisku mechanik pomaga mi opuścić kabinę. Nogi mam drętwe, płuca falują w przyspieszonym oddechu, serce wali jak młotem. Zrywam hełmofon z mokrych włosów, zrzucam skórzaną kurtkę, czując na przemoczonej koszuli chłodny powiew wiatru. Mechanik, złoty chłopak, wsuwa mi do rąk manierkę z czarną kawą. Piję dużymi haustami, łapczywie, do ostatniej kropli.

Mietek wyciera twarz chusteczką i próbuje rozczesać grzebykiem zlepione włosy. Widać po nim, że też wymordował się solidnie.

— Cholera jasna! — klnie ponurym głosem. — To gorsze niż trening. Nie spodziewałem się...

Dochodzimy do siebie dopiero w bufecie nad szklankami soku owocowego. Każdemu dokucza pragnienie. Pijemy ten cierpki płyn całymi butelkami na oczach kelnerki, która wzdycha ze współczuciem, spoglądając na nasze rozognione twarze. Ktoś usiłuje uraczyć nas nowinkami z pokazu, ale Zygmunt odgania go jak natrętną muchę.

— Dobra, spływaj stary — warczy groźnie. — Dowiemy się później.

I dowiedzieliśmy się. Udał się pokaz, udał się kawał. Spiker zapowiedział zgodnie z programem występ „piątki" i dopiero po kilku figurach, komentowanych ze swadą, przetarł zapewne oczy, widząc nie pięć, lecz sześć samolotów. Wyobrażam sobie, co odczuł w tej chwili i co pomyśleli o nim widzowie. Gdyby spojrzał na tajemniczy uśmiech dowódcy, być może domyśliłby się czegoś...

Zdjęcie: WAF.



Zakończyliśmy publikację pierwszego fragmentu wspomnień byłego dowódcy 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" płk. dypl. pil. Ryszarda Grundmana. Kolejny fragment z tomu wspomnień — przygotowywanych do druku przez Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej — zamieścimy w okresie letnim.

NIEMIECCY LOTNICY — ANTYFASZYŚCI

Ciężki myśliwiec Junkers-88 ze znakami rozpoznawczymi D5-EV na kadłubie wystartował po południu 9 maja 1943 r. z lotniska Fornebu pod Oslo do lotu patrolowego nad Morzem Norweskim. O 15.40 odebrano z jego pokładu sygnał radiowy: „...SOS... SOS... Pożar w prawym silniku... Będziemy próbowali wodować..."

Gdy najbliższa stacja hitlerowska zażądała podania położenia, usłyszano jeszcze „...Planquadrat 78/41...", po czym w eterze zaległa cisza. Wkrótce potem na hitlerowskiej mapie sytuacyjnej na kwadracie 78/41 zaznaczono krzyżyk z adnotacją: „Od 15.45 brak wiadomości o D5-EV".

W parę miesięcy później formacje nocnych myśliwców Luftwaffe zaczęły ponosić niezwykle wysokie straty. Jedna tylko 141 grupa dalekodystansowych „Beaufighterów" RAF-u zdołała w ciągu czerwca i lipca zestrzelić 23 samoloty. Potem straty hitlerowców stały się jeszcze dotkliwsze.

Jaki był związek między tymi dwoma faktami?

Załogę Junkersa stanowili niemieccy antyfaszyści: pilot por. Heinrich Schmitt, radiooperator st. sierż. Paul Rosenberger i mechanik pokładowy Erich Kantwirth. Ojcem Schmitta był wieloletni sekretarz znanego w czasach Republiki Weimarskiej polityka Gustawa Stresemanna i zdecydowany wróg hitlerowskiego ustroju. Udało mu się także i w czasie wojny utrzymać kontakty z przebywającymi za granicą działaczami-antyfaszystami. Od 1940 roku drogą poprzez Portugalię lub Szwajcarię trafiały do Londynu ważne informacje wojskowe.

Z końcem tegoż roku wyróżniający się pilot pułku bombowego Heinrich Schmitt wytypowany został do szkoły oficerskiej, a po jej ukończeniu przeniesiony do rozbudowywanych właśnie jednostek nocnych myśliwców. Również i tam — z pomocą kilku zaufanych kolegów — udawało mu się zdobyć interesujące materiały wywiadowcze.

Gdy z początkiem 1943 roku samolot jego wyposażony został w najnowocześniejsze urządzenie radiolokacyjne „Liechtenstein" — Schmitt uznał, że nierównie większą szkodę niż jego raporty przyniesie Luftwaffe udostępnienie najnowszego jej osiągnięcia aliantom.

Decyzja ta była wyjątkowo trafna. Był to bowiem okres, w którym hitlerowcy coraz bardziej doskonalili swe środki obrony przeciwlotniczej. W czasie jednego tylko nalotu na Pilzno w nocy na 17 kwietnia 1943 r., z 307 biorących w nim udział „Wellingtonów", „Stirlingów" i „Lancasterów" — 36 zostało zestrzelonych przez artylerię i myśliwce, a aż 57 dalszych odniosło tak poważne uszkodzenia, że rozbiło się podczas przymusowych lądowań, albo musiało być spisanych na straty.

Sukcesy te zawdzięczali hitlerowcy w dużej mierze zastosowaniu udoskonalonych aparatów radiolokacyjnych: naziemnego „Wützburg" i pokładowego „Liechtenstein". Urządzenie „Wützburg" udało się zdobyć aliantom w stanie nienaruszonym podczas śmiałego rajdu komandosów na stację koło Bruneval we Francji. Przeprowadzone następnie badania wykazały m.in., że nie jest on przystosowany do pracy na innej długości fal, może być zatem skutecznie „oślepiony" odpowiedniej długości pasmami staniolu.

Na „Liechtenstein" nie było natomiast sposobu aż do dnia, w którym Schmitt wraz ze swą załogą wylądował koło Aberdeen w Szkocji, przywożąc przysłowiowy „podarek z nieba". I w tym wypadku poddano urządzenie radarowe drobiazgowym badaniom, w wyniku których można było zastosować system skutecznego przeciwdziałania elektronicznego.

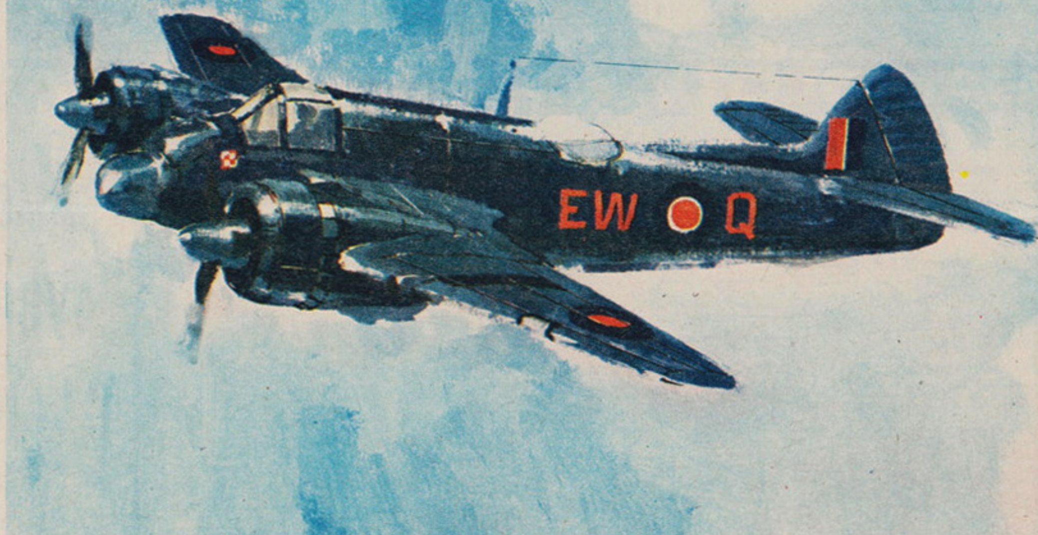
Równocześnie opracowano urządzenie nazwane „Serrate", wykrywające wysyłane przez hitlerowski radar fale elektromagnetyczne, a co więcej — lokalizujące także ich źródło. Naprowadzane na cel hitlerowskie myśliwce zdradzały teraz swoją obecność natychmiast po włączeniu pokładowego radaru, ostrzegając w ten sposób brytyjskie bombowce i naprowadzając na siebie towarzyszące im myśliwce. Wyposażone w „Serrate" szybkie samoloty brytyjskie „Mosquito" stały się wkrótce postrachem pilotów Luftwaffe.

Podane tu informacje pochodzą z wydanej ostatnio w RFN książki K. Balzera „Sabotage gegen Deutschland". Napisana jest ona z pozycji nacjonalistycznych, przynosi jednak bogaty i interesujący materiał o drobnych nawet przejawach działalności niemieckiego podziemia antyfaszystowskiego — choć momentami autor przejawia niejaką skłonność do przesady.

Tak np. w opisie powyższej historii znaleźć można informację, że Schmitt już w maju 1941 roku lądował na terenie Anglii dla przekazania pilnych danych wywiadowczych, ba — że nie był pod tym względem wyjątkiem. Fakty te nie znajdują potwierdzenia w bogatej już dziś literaturze dotyczącej działalności wywiadowczej przeciwko III Rzeszy.

Cała pozostała historia Heinricha Schmitta jest natomiast prawdziwa i zaliczyć ją można do śmielszych i efektywniejszych przejawów działalności niemieckich lotników-antyfaszystów.

RAJMUND SZUBAŃSKI



Polscy lotnicy latali również na samolotach typu Bristol-156 „Beaufighter" MK II. Rys. Grzegorz Niewczas

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

MIESIĄC WZRUSZEŃ KULTURALNYCH

Tegoroczne Dni Kultury, Oświaty, Książki i Prasy mają charakter jubileuszowy. Organizowane już po raz trzydziesty w naszym kraju, cieszą się od lat niesłabnącym zainteresowaniem społeczeństwa. Nie tylko są przeglądem działalności kulturalnej instytucji wydawniczych i oświatowych, lecz stają się pierwszorzędną okazją do spopularyzowania wartościowej książki. Zresztą kiermasze książki są tego najlepszym przykładem. Autorzy bowiem podpisują swe książki i bezpośrednio spotykają się z ich czytelnikami.

Podobnie jak w latach ubiegłych, tak i w maju bieżącego roku Dni Kultury, Oświaty, Książki i Prasy staną się okazją do różnego rodzaju spotkań z autorami i działaczami kultury w środowiskach lotniczych. Oprócz udziału autorów, którzy będą podpisywali swe książki lotnicze na kiermaszach nie tylko w Warszawie, ale także w innych miastach, czeka miłośników lotnictwa wiele innych atrakcji kulturalnych. Autorzy książek lotniczych spotkają się ze swymi czytelnikami bądź w szkołach podstawowych i średnich, bądź na organizowanych wieczorach autorskich. Przykładowo na kiermaszu warszawskim, w stoisku Wydawnictwa MON, podpisywać będą książki lotnicze ich autorzy: Henryk Żwirko, Stanisław Polak, Jan Henryk Janczak i Wacław Król.

Niektóre aerokluby regionalne przygotowują spotkania z autorami książek lotniczych. Inicjatywy tego rodzaju należy jak najszerzej spopularyzować. Spotkania bowiem autora książki lotniczej właśnie w środowisku lotników może okazać się bardzo pożyteczne. Czytelnicy poznają autora i jednocześnie będą mogli w sposób bezpośredni podzielić się z nim swymi uwagami na temat przeczytanej książki; autor natomiast wysłucha pod swoim adresem szeregu opinii — często krańcowo odmiennych — które umożliwią mu nieco inaczej spojrzeć na jego dzieło. W rezultacie spotkanie z autorem może przekształcić się w interesującą dyskusję, która z kolei przyniesie korzyść obu stronom.

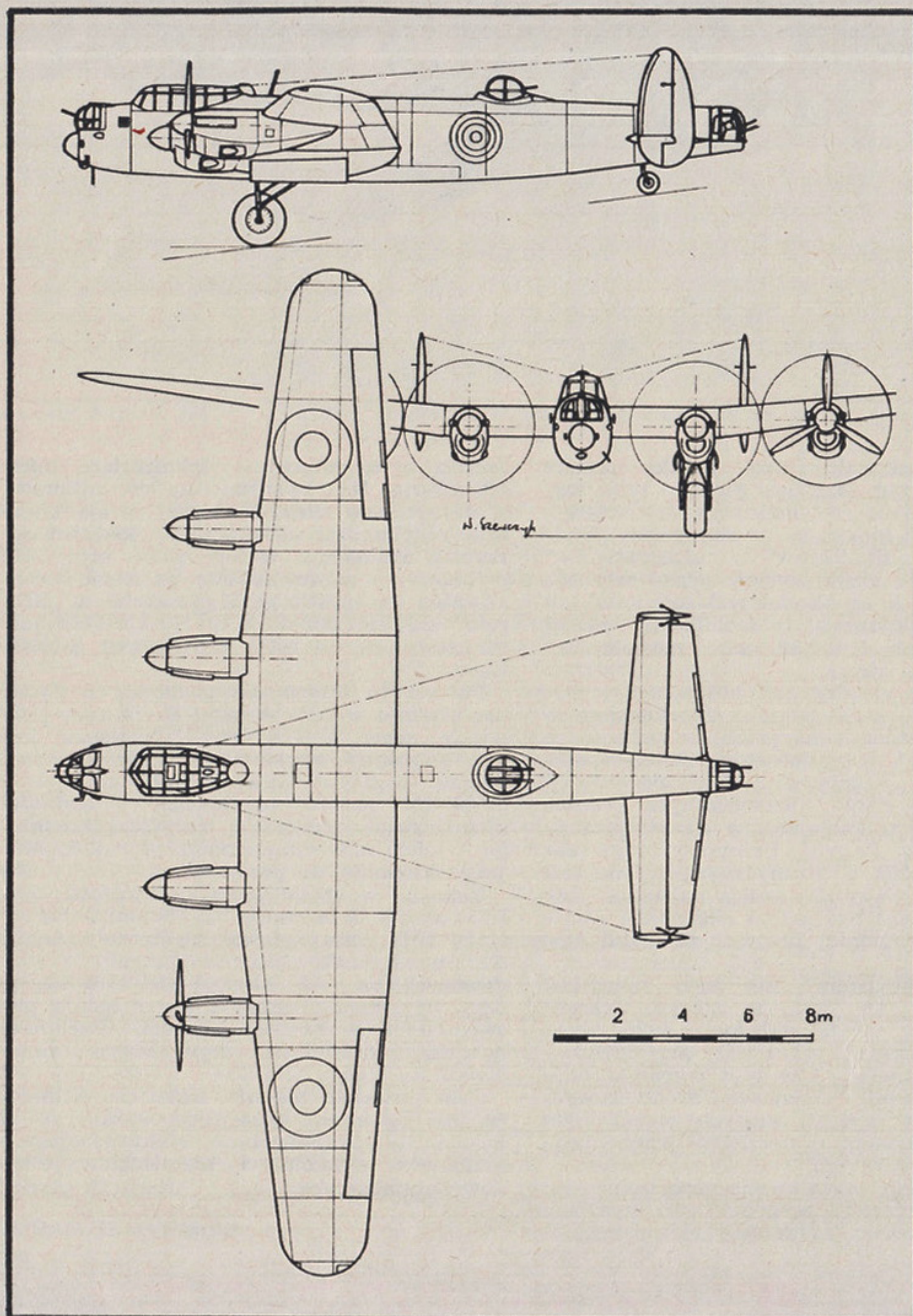
Należy jednak pamiętać, że inicjatywa spotkania powinna wyjść ze strony środowiska, a nie autora książki. Autor nie może zaproponować spotkania, ponieważ adresuje on swe książki do czytelników, stąd nietrudno się domyślić, że autor jest do dyspozycji czytelników, a nie odwrotnie.

Ostatnio miałem interesującą rozmowę z autorem książek lotniczych. Otóż zaproszony został on przez środowisko lotnicze na wieczór autorski. Nie liczył na większe zainteresowanie. Ale gdy wszedł na salę pełną młodzieży lotniczej, był po prostu zdziwiony tak dużym zainteresowaniem jego twórczością. Spotkanie, które miało trwać około sześćdziesięciu minut, przedłużyło się do ponad trzech godzin. Pytaniom i rozmaitym propozycjom nie było końca. Pod adresem autora kierowano krytyczne ale i jednocześnie rzeczowe uwagi, z którymi chcąc nie chcąc musiał się zgodzić. Były tak przekonywające, iż obrona ich nie miała najmniejszego sensu. Żywa i pełna dynamiki dyskusja — jak zdążył wkrótce zauważyć — trzymała również w napięciu zebranych czytelników.

Korzyści ze spotkań z autorami książek lotniczych — o czym już wspomniałem — są obustronne. Umożliwiają one pisarzowi lepsze poznanie środowiska lotniczego, a szczególnie młodzieżowego, rozwijania motywacji postaw patriotycznych na przykładach nie tylko bohaterów książek, ale także lotników żyjących nam współcześnie, szczególnie godnych naśladowania.

Zbyt mało bowiem upowszechniamy wspaniałe czyny ludzi naszego lotnictwa. Mamy bohaterów minionej wojny, mamy także bohaterów okresu Pokoju. Mamy takich wielu, ale często nie wszystkich znamy. Są oni zbyt skromni, aby o tym mówić. Czekamy więc na listy od ich przyjaciół i znajomych. Może zostaną bohaterami książek?

obserwator



SAMOLOT BOMBOWY AVRO „LANCASTER – BI i BIII"

Zanim jeszcze Polacy rozpoczęli bojowe loty na „Lancasterach", latał na nich, jako oblatywacz wytwórni brytyjskiej Avro, inż. S. Riess (oblatywacz „Jastrzębia" i „Suma"). 4 lutego 1943 r. zginął on w katastrofie „Lancastera" podczas kolejnego lotu próbnego. W grudniu 1943 r. piloci polskiego dywizjonu 300 rozpoczęli szkolenie na „Lancasterach" i 18.IV.1944 r. odbyli pierwszy lot bojowy na bombardowanie umocnień niemieckich w Rouen. Do końca wojny przeprowadzono wiele wypraw bombowych na Niemcy hitlerowskie i tereny okupowane. Podczas inwazji w Normandii 6.VI.1944 r. dywizjon 300 na „Lancasterach" bombardował węzły komunikacyjne w północnej Francji. Na „Lancasterze" zdarzył się niezwykły wypadek: podczas powrotu z bombardowania 18.VII.1944 r. pobliski wybuch pocisku przeciwlotniczego wyrzucił tylnego strzelca z wieży tak, że zawisł on uczepiony za nogę w szczelinie. Podwiązany na linie przez kolegów odbył lot powrotny do bazy na zewnątrz samolotu. W grudniu 1944 r. „Lancastery" 300 dywizjonu wspierały działania wojsk alianckich w Ardenach. 25.IV.1945 r. 14 „Lancasterów" 300 dywizjonu wykonało ostatni lot bojowy na bombardowanie głównej kwatery Hitlera w Berchtesgarden. Od 28.IV. do 8.V.1945 r. wykonywano loty w ramach operacji „Manna", zrzucając pojemniki z żywnością dla Holendrów na tereny zalane wodą. Po zakończeniu wojny samoloty te brały udział w ewakuacji jeńców alianckich z niewoli niemieckiej. Używane były wersje BI i BIII równocześnie aż do rozwiązania dywizjonu w październiku 1946 r.

„Lancaster" został zaprojektowany w wytwórni Avro na bazie dwusilnikowego bombowca „Manchester". Nowy samolot nazywano w fazie projektowej „Manchester-III", ale pierwszy prototyp oblatano 9.I.1941 r. już jako „Lancastera". Wszystkie doświadczenia z prób prototypów (drugi prototyp oblatano 13.V.1941 r.) wprowadzano natychmiast do dokumentacji seryjnej. Pierwszy seryjny bombowiec opuścił fabrykę 31.X.1941 r. jako „Lancaster-BI" z czterema silnikami Rolls-Royce „Merlin-XX" (1280 KM). Ostatnie serie tej wersji miały silniki „Merlin-24" (1640 KM). Pewna liczba tej wersji, jako „Lancaster-BI-Special", była dostosowana do przenoszenia najcięższych bomb: „Tall-boy" — 5 443 kg i „Grand Slam" — 10 000 kg. Wersja „Lancaster-BII" była budowana w niewielkiej ilości z silnikami gwiazdowymi Bristol „Hercules-VI" (1 730 KM). W dużej ilości (ponad 3 000 maszyn) budowany był „Lancaster-BIII", rożniący się od wersji BI silnikami RR „Merlin-28", „38" lub „224" (1 390 KM). Wersje BI i BIII produkowano przez dłuższy czas jednocześnie. Były jeszcze wersje budowane w małej ilości: „Lancaster-BIV" z silnikami „Merlin-87" i śmigłami czterołopatowymi oraz z urządzeniem do zakłócania radarów nieprzyjacielskich, umieszczonym w nosie oraz „Lancaster-BVII" z nieco innymi wieżami uzbrojenia. Ogółem wyprodukowano ponad 7 300 bombowców wszystkich wersji.

Do służby „Lancastery" weszły na początku 1942 r. Pierwszą operacją bombową był nalot na Essen 10—11.III.1942 r. Najsłynniejsze wykonane akcje to: 17.V.1943 r. zniszczenie tam na Renie specjalnymi bombami konstrukcji inż. Wallisa przez 617 dywizjon RAF; w czerwcu 1943 r. bombardowanie Peenemünde; 17.XI.1944 r. zatopienie hitlerowskiego pancernika „Tirpitz" przez dywizjony 9 i 617 RAF bombami „Tall-boy".

Te najcięższe bombowce II wojny światowej cieszyły się uznaniem załóg latających i personelu naziemnego ze względu na najłatwiejszą obsługę spośród samolotów czterosilnikowych.

Uzbrojenie: 8 karabinów maszynowych Browning 7,7 mm w trzech wieżach (w ogonowej — poczwórne k. masz.). W komorze bombowej miejsce dla 6 500 kg bomb. Niewielka ilość samolotów była wyposażona w radarowy celownik bombowy H2S.

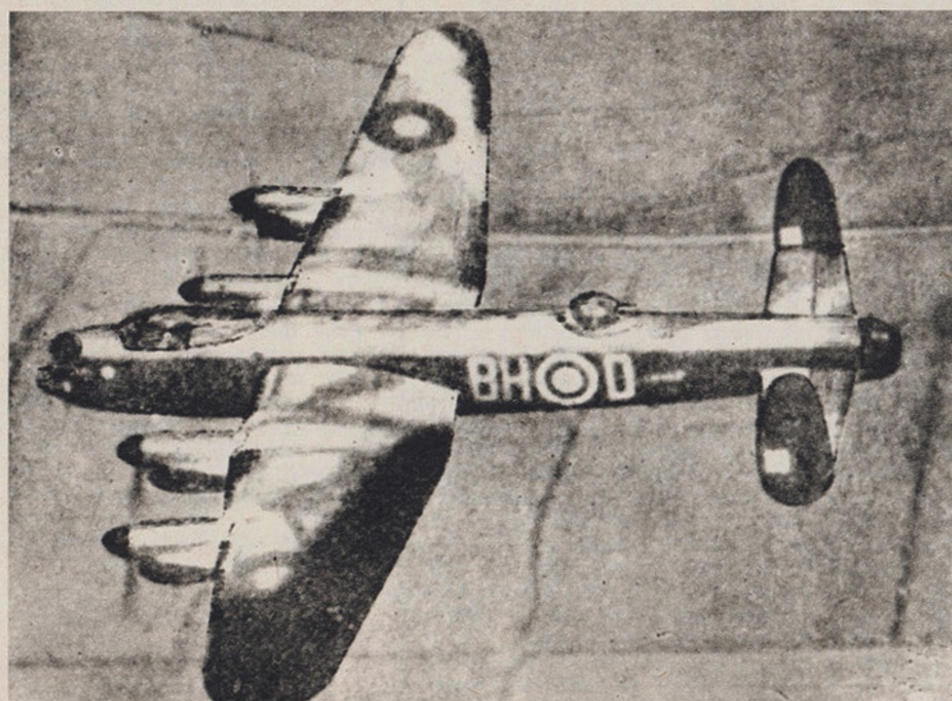
WITOLD SZEWCZYK

DANE TECHNICZNE BI (BIII)

Wymiary: Rozpiętość — 31,09 m, długość — 21,18 m, wysokość — 6,1 m, pow. nośna — 120,5 m².

Masy: Masa własna — 16 740 (18 600 kg), masa użyteczna — 14 000 (10 900 kg), masa całkowita max. — 30 840 (29 500 kg).

Osiągi: Prędkość max. — 462 (435) km/h, prędkość przelotowa — 338 km/h, czas wznoszenia na 6 100 m — 41,6 (43,5) min, pułap — 7 500 (6 550) m, zasięg — 1 670 (z bombami 10 t) do 2 670 (1 870 do 3 600) km.



Na rysunku: „Lancaster-BIII". Na zdjęciu: „Lancaster-BIII" z dywizjonu 300 (na skrzydle cień „Lancastera" lecącego wyżej).

SAMOLOT SZKOLNY WASSMER WA-80 „PIRANHA"

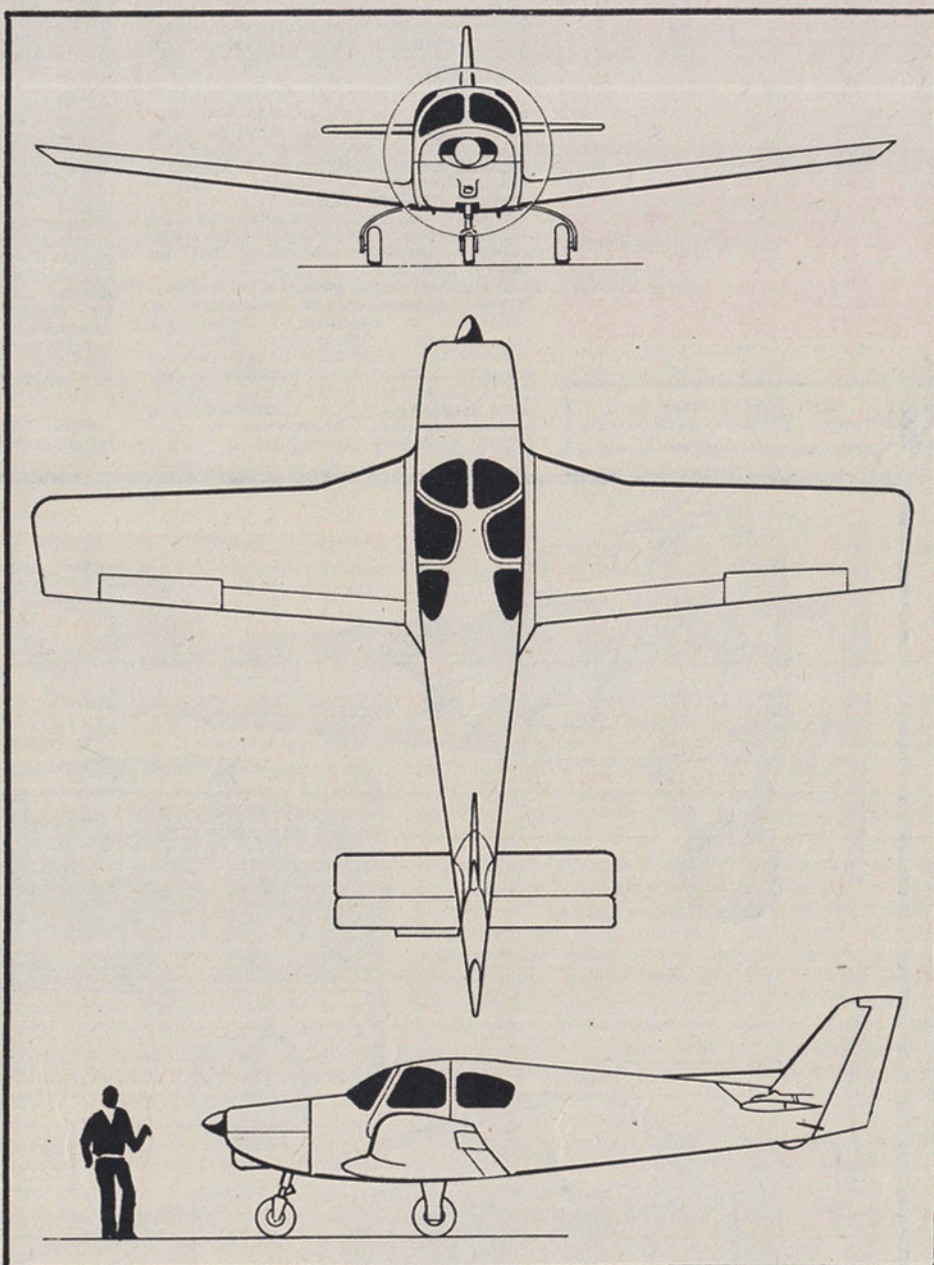
Niewielka francuska wytwórnia lotnicza Wassmer w miejscowości Issoire w Owernii od szeregu lat zajmuje się projektowaniem i produkcją lekkich samolotów sportowych, wykonanych całkowicie z tworzyw sztucznych. Czytelnikom „SP" znane są 4-miejscowe laminatowe samoloty Wassmer „Pacific", „Europe" i „Atlantic", których dotąd sprzedano ok. 140, w tym ok. 40% na eksport. Najnowszym produktem wytwórni jest lekki samolot szkolny WA-80 „Piranha" (pirania), wzorowany na poprzednich typach i stanowiący uzupełnienie gamy produkcyjnej wytwórni. Prototyp oblatano w 1975 r.

„Piranha" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem, zbudowanym całkowicie z laminatów. Samolot został zarejestrowany w kategorii „utility" i jest dopuszczony tylko do podstawowej akrobacji.

Trapezowy płat rozszerzony przy kadłubie, wyposażony w laminarny profil NACA 63418 (18%), odznacza się dużym wzniosem − 6°40". Krótkie lotki odsunięte są od końców skrzydeł, wyposażonych w końcówki Hoernera. Zwykłe klapy wyporowe mogą być wychylane ręcznie do 45°. Konstrukcyjnie skrzydło stanowi jedną całość ze skrzynkowym dźwigarem o pasach z włókien szklanych (rowing). Pokrycie skorupowe z dwóch warstw laminatu szklano-epoksydowego, przedzielonych wypełniaczem ze spienionego tworzywa.

Kadłub o prostych liniach ma przekrój zbliżony do prostokątu. Konstrukcja skorupowa, złożona z dwóch połówek laminatowo-przekładkowych. Kabina typu samochodowego, z 2 drzwiami otwieranymi do góry, mieści obok siebie ucznia i instruktora. Sterowanie przy pomocy drążków i pedałów — zdwojone, mieszane: ster wysokości i lotki mają sterowanie sztywne — popychaczami, ster kierunku jest sterowany linkami.

Usterzenie klasyczne, wolnonośne. W odróżnieniu od poprzednich konstrukcji Wassmera, które miały usterzenie płytowe, „Piranha" ma klasyczne usterzenie poziome (o obrysie prostokątnym) podzielone na statecznik i ster wysokości, wyposażony w klapkę wyważającą.

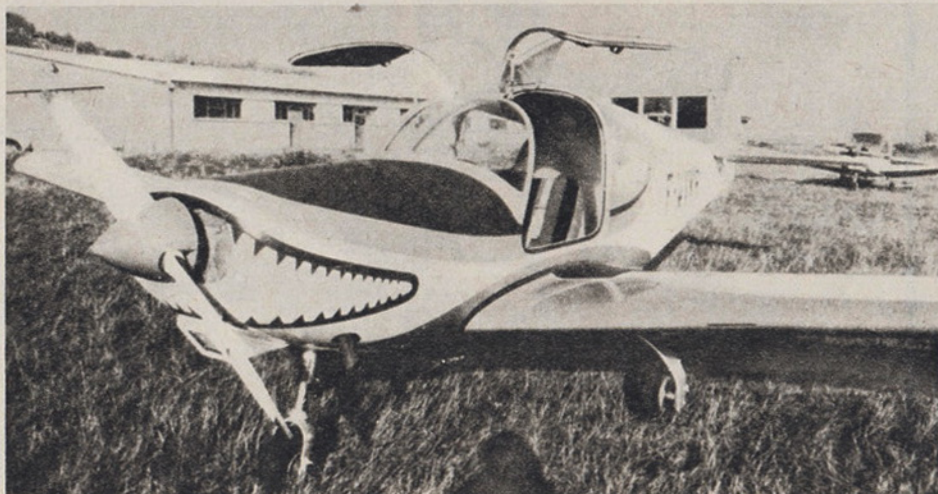


Podwozie trójkołowe, niechowane. Koła główne, osadzone na wygiętej goleni sprężystej z laminatu, są wyposażone w hamulce. Koło przednie osadzone jest na wolnonośnej goleni — amortyzatorze olejowo-powietrznym.

Do napędu samolotu służy, płaski silnik tłokowy Continental 0-200 o mocy 100 KM. Śmigło drewniane, dwułopatowe, nieprzestawialne. Zbiorniki paliwa (integralne) znajdują się w skrzydłach.

J. S.





DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 9,40 m, długość — 7,50 m, wysokość — 2,10 m, pow. nośna — 12,4 m², wydłużenie — 7.

Masy: Masa własna — 470 kg, masa całkowita — 800 kg, obciążenie pow. — 64 kg/m², obciążenie mocy — 8 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 240 km/h, prędkość przelotowa — 190 km/h, prędkość max. z klapami — 153 km/h, prędkość przeciągnięcia — 80 km/h, czas trwania lotu — 4 h, przeciążenie max.: + 4,4 i − 2,2.

GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

13

Tekst: TOMASZ KOWALSKI
Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

SYSTEM FRANCUSKI MALOWANIA SAMOLOTÓW. W lotnictwie polskim występowały wszystkie odmiany malowania ochronnego stosowanego w lotnictwie francuskim.

1) Samoloty do początkowej nauki pilotażu malowane były na kolor żółty, niekiedy uzupełniany czerwonymi osłonami silnika. System ten stosowany był w lotnictwie francuskim od 1915 r.

2) Cały samolot w kolorze srebrnym — ten typ malowania stosowany był głównie na samolotach typu Nieuport.

3) Cały samolot pomalowany na kolor oliwkowy — głównie samoloty Morane Saulnier MS-30.

4) Cały samolot pomalowany na kolor brunatnobrązowy — ten wariant malowania stosowany był na części samolotów Breguet-XIV.

5) Powierzchnie górne i boczne pokryte nieregularnymi plamami w kolorach: a. zielonym i brązowym — samoloty Salmson, Spad-VII, Spad-XIII, niektóre egzemplarze Breguetów-XIV; b. brunatnobrązowym i ciemnym brązowym — samoloty Breguet-XIV; c. jasnozielonym, ciemnozielonym, brązowym — niektóre samoloty Spad-XIII.

W przypadkach „a" i „c" powierzchnie dolne pozostawione były w naturalnym kolorze płótna, lub były malowane na kolor szaroniebieski. W przypadku „b" powierzchnie dolne były brunatnobrązowe. Części kryte blachą pozostawiano w kolorze metalu. Spotykane były także egzemplarze samolotów produkcji francuskiej malowane na kolor szary.

SYSTEM ANGIELSKI. Polegał na pomalowaniu powierzchni górnych i bocznych na kolor khaki, który powstawał w wyniku malowania samolotów farbą o składzie: 250 części wagowych żółtej ochry i jednej części wagowej czerni węglowej (Protective Covering no. 10). Farba mieszana z cellonem lub bezbarwną farbą olejną dawała optyczny efekt zazielenienia, który był w znacznej mierze zależny od ilości użytej farby bezbarwnej czy cellonu. Powierzchnie dolne pozostawiano w naturalnym kolorze płótna. Część samolotów miała także pozostawione w naturalnym kolorze części metalowe.

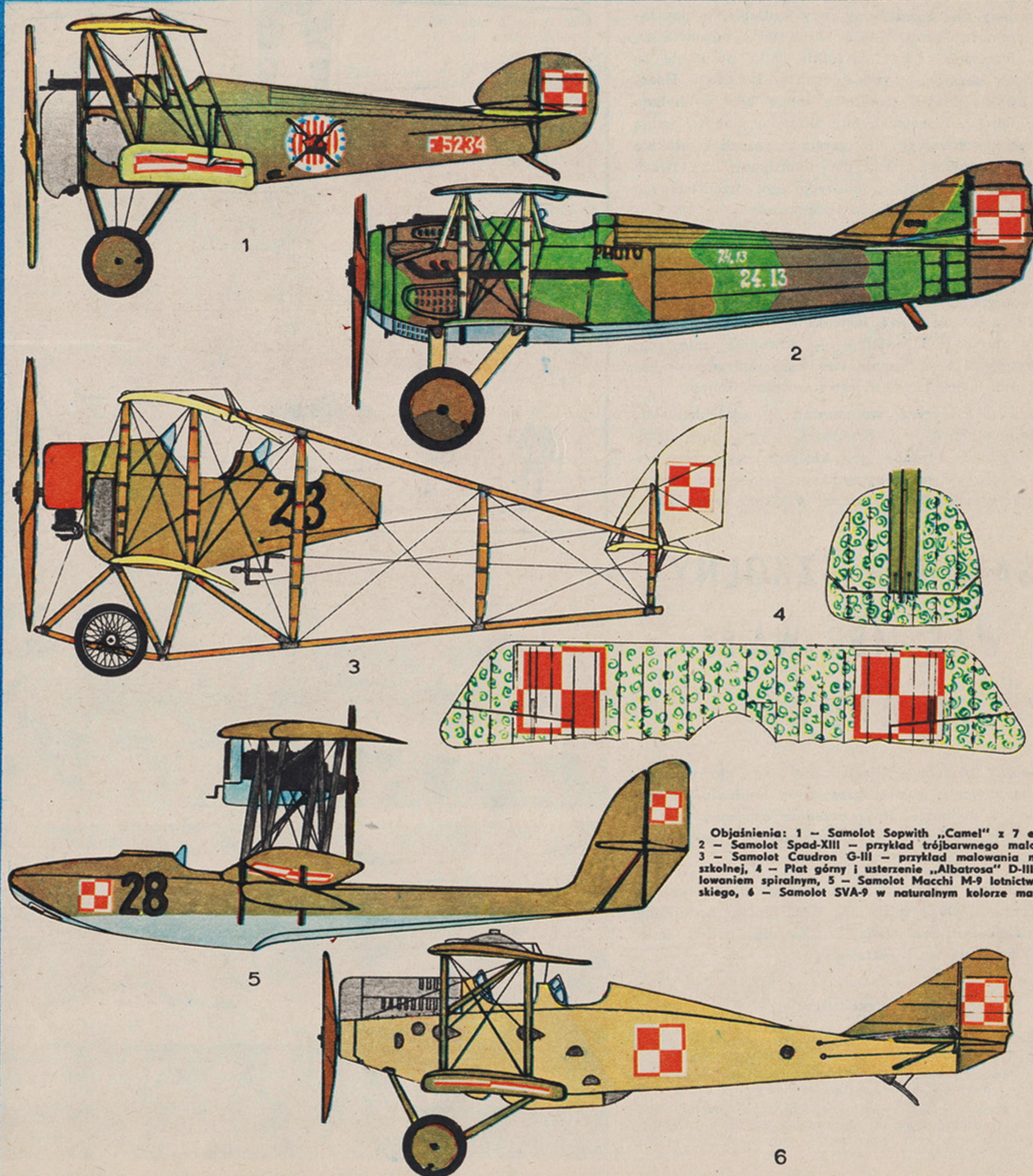
SYSTEM AUSTRIACKI. Był systemem zbliżonym do niemieckiego, lecz wykazywał także cechy odmienne.

1) Samoloty starszych typów i szkolne pozostawione były w barwie materiału lub też były malowane na szaro.

2) Austriacki system malowania sześciokątnego posiadał deseń w którym sześciokąty były foremne. Kryto nimi cały samolot lub też pokrywano pasami o różnym natężeniu barwy, co dawało efekt podobny jak malowanie w nieregularne plamy o odmiennych kolorach.

3) Samolot pokryty był płótnem o deseniu spiralnym w barwie kontrastowej w stosunku do tła. Znane są dwie odmiany deseniu: a. białe spiralki na zielonym tle; b. zielone spiralki na białym tle (tło stawało się po pewnym czasie beżowe).

Powierzchnie dolne w tym przypadku malowano na błękitno lub pozostawiano w naturalnej barwie płótna. Kadłuby kryte sklejką malowano w taki sam deseń jak części kryte płótnem lub też na kolor zielony. Znane są wypadki malowania jedynie powierzchni górnej kadłuba w deseń spiralny, a pozostawienie innych części kadłuba w naturalnym kolorze materiału. (cdn)



Objaśnienia: 1 — Samolot Sopwith „Camel" z 7 eskadry, 2 — Samolot Spad-XIII — przykład trójbarwnego malowania, 3 — Samolot Caudron G-III — przykład malowania maszyny szkolnej, 4 — Płat górny i usterzenie „Albatrosa" D-III z malowaniem spiralnym, 5 — Samolot Macchi M-9 lotnictwa morskiego, 6 — Samolot SVA-9 w naturalnym kolorze materiału.



W kwietniu przypadało 15-lecie pierwszego lotu człowieka w Kosmos. Ale również w tymże miesiącu, dokładnie 19 kwietnia, minęło pięć lat od wprowadzenia na orbitę okołoziemską pierwszej stacji kosmicznej — radzieckiego „Saluta-1". Warto o fakcie tym pamiętać, bo przecież w dalszym ciągu utrzymuje się w stanie pełnej gotowości na przyjęcie kosmonautów radziecka stacja kosmiczna „Salut-4". Epoka, jeśli się tak można wyrazić, stacji kosmicznych dopiero się zaczęła.

W połowie kwietnia z terenu ZSRR wprowadzono na orbitę okołoziemską nowego sztucznego satelitę „Kosmos-814". Obiega on Ziemię na wysokości maksymalnej 474 km, a minimalnej 150 km. Satelita ten przeznaczony jest do badania przestrzeni kosmicznej. Natomiast w lipcu ma być wyniesiony nowy satelita radziecki z serii „Interkosmos", który uniesie na swym pokładzie aparaturę wykonaną przez uczonych z krajów socjalistycznych, a także — w myśl nowego porozumienia — przyrządy zbudowane przez Uniwersytet w Lund w Szwecji. Tym samym program badań zostanie zwiększony, umożliwiając prowadzenie badań kosmicznych również krajom nie dysponującym, jak w przypadku Szwecji, własnymi rakietami nośnymi i odpowiednimi obiektami kosmicznymi.

7 kwietnia nowy radziecki satelita meteorologiczny „Meteor" został wprowadzony na orbitę okołoziemską. Obiega on naszą planetę na wysokości maksymalnej 906 km, a minimalnej 863 km. Uprzednio w połowie marca 34 kolejny satelita łącznościowy typu „Mołnia-1" umieszczony został na orbicie geostacjonarnej, której apogeum wynosi 38 984 km, a perigeum 494 km. Warto dodać, że w kwietniu, zawsze obfitującym w wydarzenia związane z Kosmosem, ZSRR umieścił w przestrzeni kosmicznej dwa satelity serii „Mołnia-1".

Indie, jak wynika z ogłoszonych w prasie zachodniej informacji, przygotowują interesujący własny program kosmiczny. Realizowany on będzie przy współpracy z ZSRR i innymi krajami. W roku 1978 przewidywany jest start satelity teledetekcyjnego, przeznaczonego do wykrywania zasobów Ziemi. Satelita ten wyniesiony ma być przy pomocy radzieckiej rakiety nośnej. Niezwykle zapowiada się program związany z oświatą. Jeszcze w roku bieżącym satelita amerykański ATS-6 będzie przekazywał do 5 000 miast i miasteczek hinduskich oświatowe programy telewizyjne. Przy pomocy satelity „Symphonie" chcą Indie zapoznać swych specjalistów ze specyfiką obsługi stacji naziemnych i przekazywania informacji na wielkie odległości. Tym bardziej że mają w planie budowę własnego satelity łącznościowego, umieszczonego na orbicie geostacjonarnej. W roku 1980 uczeni hinduscy zamierzają wynieść w przestrzeń kosmiczną aparaturę badawczą zainstalowaną na zachodnioeuropejskiej rakiecie nośnej „Ariane", startującej z Gujany Francuskiej. W 1978 roku rozpoczną się próby z własną rakietą nośną (SLV-3) zdolną do wyniesienia małego satelity o masie około 40 kg na wysokość około 400 km.

Niewielka stosunkowo rakieta badawcza „Skylark" produkcji brytyjskiej posłużyła 8 kwietnia do przeprowadzenia ciekawego eksperymentu astronomicznego. Otóż na rakiecie zabudowano aparaturę rejestrującą promieniowanie rentgenowskie, biegnące od gwiazdy supernowej, jak to mówią astronomowie, noszącej oznaczenie Pupis A. Doświadczenie przeprowadzono w Australii, w ośrodku Woomera, przy współpracy uniwersytetów brytyjskich i NASA. Rakieta osiągnęła wysokość 260 km. Była to jubileuszowa 250 rakieta „Skylark", wykorzystana przez uczonych brytyjskich, a w ogóle 341 rakieta tego typu wyprodukowana dla potrzeb badawczych.

P. E.

TRANSPORT

■ **We Francji** nastąpiły zmiany w organizacji lotnictwa cywilnego. Dotychczasowy, będący naczelnym organem administracji, Sekretariat Generalny Lotnictwa Cywilnego został przekształcony w Generalną Dyrekcję Lotnictwa Cywilnego, podporządkowaną Ministerstwu (Sekretariatowi Stanu) Transportu.

■ **Długodystansowy B-747 SP** osiągnął nowy rekord. W barwach „South African Airways" wykonał lot bez lądowania z Seattle (USA) do Kapsztadu w Afryce Południowej, długości 16 557 km, w czasie 17 godz. 22 min., tj. ze średnią prędkością 953 km/h. Od Bermudów B-747 korzystał z przychylnego wiatru o prędkości 207 km/h, dzięki czemu po wylądowaniu miał jeszcze 17,5 tony paliwa, pozwalające na przebycie prawie 2 tys. km.

■ **Towarowy B-747-100** należący do japońskiego towarzystwa J A L wykonał w ubiegłym miesiącu bezpośredni lot z Tokio do Nowego Jorku. Trasę długości 11 660 km pokonał w 11 godz. 30 minut.

■ **„Sabena"** zamierza otworzyć z dniem 4 maja regularną linię lotniczą do stolicy Kuby — Hawany.

■ **W celu ułatwienia** i przyspieszenia zamiany samolotu B-747 z pasażerskiego na towarowy, „Sabena" umieściła na niektórych swoich samolotach fotele pasażerskie na paletach. Innowacja ta wzbudziła zainteresowanie u producenta samolotu.

■ **Towarzystwo „Air Algerie"** przygotowuje się do otwarcia nowych linii, m.in. do stolicy NRD i Sztokholmu.

■ **Oprócz kilkunastu** dużych towarzystw przewozów regularnych, w Stanach Zjednoczonych jest ponad 200 lotniczych przedsiębiorstw zajmujących się przewozami krajowymi na niewielkich odległościach (średnio ok. 170 km). Eksploatują one ponad 1000 samolotów lekkich, głównie z silnikami tłokowymi. W roku ubiegłym przewiozły 7 mln pasażerów i ponad 130 tys. ton ładunków. Towarzystwa dowozowe USA zrzeszone są w Commuter Airline Association of America.

■ **Wobec trudności** w uzyskaniu zgody na lądowanie „Concorde" w Nowym Jorku, spowodowanych negatywnym stanowiskiem miejscowych władz stanowych, towarzystwa „British Airways" i „Air France" zdecydowały przyśpieszyć rozpoczęcie lotów naddźwiękowych do Waszyngtonu — tam, gdzie przeszkody nie występują. Otwarcie linii do Waszyngtonu, przewidywane początkowo w lipcu, ma nastąpić już w końcu maja br.

■ **W dniu 9 kwietnia** została otwarta na „Concorde" linia „Air France" z Paryża do Caracas w Wenezueli, z lądowaniem w Santa Maria na Azorach. Podróż na „Concorde" trwa 6 godzin — o 5 krócej niż na najszybszych samolotach poddźwiękowych. (o)

PRZEMYSŁ

■ **Piper**, znana wytwórnia samolotów cywilnych w USA, w dniu 7 kwietnia roku bieżącego wyprodukowała swój 100-tysięczny samolot. Egzemplarzem jubileuszowym był dwusilnikowy „Cheyenne".

■ **W miesiącach** maju lub czerwcu nastąpić ma oblatanie prototypu nowego śmigłowca Bell-222. Chodzi tu o śmigłowiec cywilny, przeznaczony do transportu 8 osób plus 2 członków załogi. Przewidywana prędkość maksymalna 280 km/h, zasięg 750 km, a masa startowa 3 000 kg. Źródłem napędu śmigłowca są dwie turbiny Lycoming LST 101-650C.

■ **Pięć pierwszych** samolotów EMB-110P weszło do służby brazylijskich linii lotniczych TABA. Są to samoloty wyprodukowane przez przemysł rodzimy. Dwusilnikowe „Bandeirante", bo taką nazwę noszą samoloty, mogą zabierać na pokład 18 pasażerów z bagażem. Maksymalny zasięg EMB-110P wynosi 2 200 km.

■ **W Japonii** zbudowano prototyp dwumiejscowego motoszybowca o rozpiętości skrzydeł 18 m. Do napędu zastosowano silnik trzycylindrowy o mocy 60 KM. Silnik napędza wielołopatowy wirnik umieszczony w osłonie tunelowej, zabudowanej w tylnej części płatowca pod fotelami załogi. Jak wynika z doniesień prasowych, przewidywana jest budowa około 20 motoszybowców tego rodzaju.



■ **Do końca** lutego roku bieżącego wytwórnia Boeing wyprodukowała 2 798 odrzutowych samolotów transportowych.

■ **Nowy francuski** silnik turbinowy, przeznaczony do śmigłowca „Super-Puma", nazwany został „Makila". Jego moc maksymalna wynosi 1 425 kW (1 935 KM), a zużycie paliwa 285 g/kWh (210 gKMh). Masa silnika 200 kg.

SPORT

■ **17 marca** roku bieżącego dwaj Amerykanie Karl Striedieck i Leonhard Royal McMaster ustanowili nowe rekordy światowe w szybownictwie. W przelocie docelowo powrotnym pokonali oni dokładnie trasę 1 299 km. Pierwszy pilot leciał na szybowcu ASW-17, a drugi na „Standard-Cirrusie". Poprzedni rekord należał do Wiliama Holbrocka z roku 1973 i wynosił 1 260,44 km. Warto dodać, że Striedieck w ubiegłych latach ustanowił dwa rekordy w przelotach docelowo powrotnych: 767,02 km i 1 025,02 km.

■ **Jak podaje** czasopismo „Luftsport" (RFN), najbliższe szybowcowe mistrzostwa świata w roku 1979 odbędą się w RFN w miesiącach maju lub czerwcu. Przewidywany jest udział około 90 pilotów z 30 państw. Oficjalne oświadczenie w sprawie organizacji mistrzostw na terenie RFN ma być wydane jesienią, podczas zebrania międzynarodowej komisji szybowcowej FAI.

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, JOLANTA KALITA — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele — w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i na cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — zł 156.—, półrocznej zł 78.—, kwartalnej zł 39.— Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy i instytucje w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW, oraz prenumeratorzy indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych, redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 30.IV.1976 r. Zam. 383. J-45.

INDEKS 37606

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

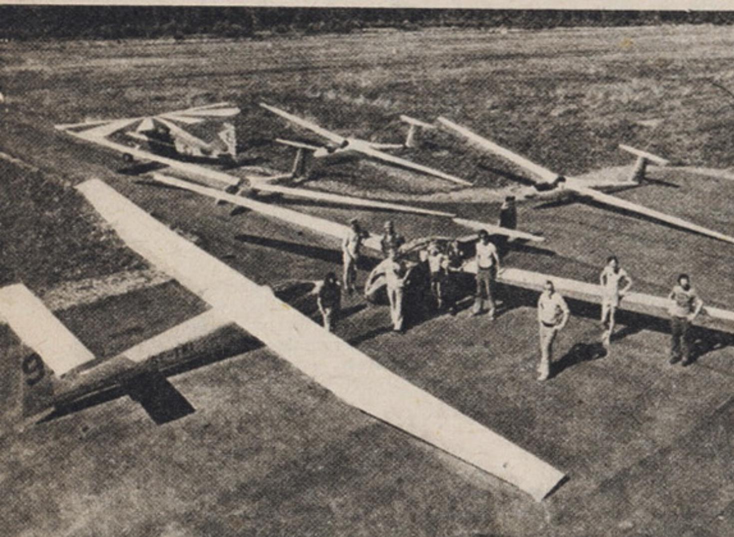
„WILGI" w ZSRR

Centralny Klub Szybowcowy w Orle (ZSRR) otrzymał sztandar przechodni Centralnego Komitetu DOSAAF i Centralnej Rady Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa ZSRR za najlepsze osiągnięcia szkoleniowe w 1975 r. Warto dodać, że w ubiegłym roku Centralny Klub Szybowcowy w Orle przeprowadził kursy dla przeszkolenia swoich instruktorów oraz kierowników sekcji szybowcowych z aeroklubów Kraju Rad na polskie samoloty PZL-104 „Wilga-35". Wyróżnił się przy tym zastępca kierownika Centralnego Klubu Szybowcowego — Siergiej Kołaczew. Na zdjęciu: „Wilga" i „Orion" w akcji w Orle.



WEJŚCIE NA ORBITĘ

Rysunek przedstawia moment oddzielenia się sondy słonecznej „Helios" od rakiety nośnej „Titan/Centaur". Sonda „Helios-A" została wprowadzona na orbitę 10.XII.1974 r., „Helios-B" — 15.I.1976 r., a „Helios-C" ma wejść na orbitę w 1980 r.



„PIRAT" W SZWECJI

Co tu widzimy? Zdjęcie sekcji szybowcowej szwedzkiego aeroklubu w Siljansnäs, a na przednim planie nasz SZD-30 „Pirat". Dodajmy, że w Szwecji lata już sporo polskich szybowców, zaś „Piraty" eksportujemy do 14 krajów świata.

KABINA ZAŁOGI

Tak wygląda wnętrze kabiny załogi we francusko - brytyjskim pasażerskim samolocie naddźwiękowym „Concorde".



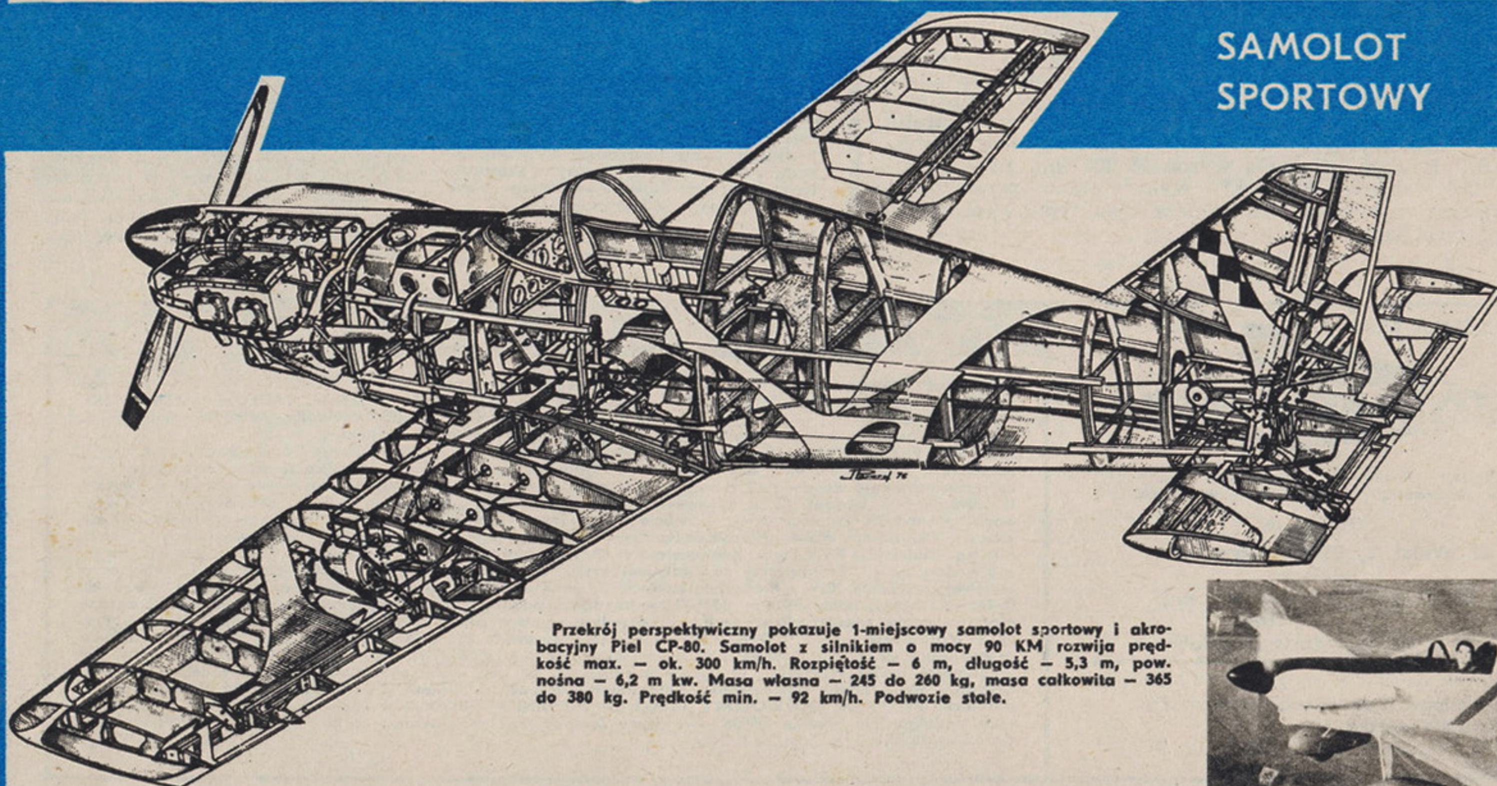
Zdjęcia i rysunki: „Krylia Rodiny", „Letectvi + Kosmonautika", „Aviation Magazine", „Flug Revue", „Flyg-Revyn".



CO TO ZA SAMOLOT?

Nie znana dotąd wersja wojskowa samolotu czechosłowackiego L-60 „Brigadýr" nosiła oznaczenie K-60. Był to 4-miejscowy samolot łącznikowy bez uzbrojenia, ale z radiostacją. Istniała również 3-miejscowa wersja obserwacyjna uzbrojona w lekki k.masz. strzelający do tyłu oraz w 2 bomby o masie do 125 kg. Samolot L-60 „Brigadýr" był budowany w wielu wersjach — cywilnych oraz wojskowych — i należał do najbardziej znanych samolotów CSRS w okresie powojennym. Samoloty tego typu latały również w Polsce w lotnictwie sanitarnym.

SAMOLOT SPORTOWY



Przekrój perspektywiczny pokazuje 1-miejscowy samolot sportowy i akrobacyjny Piel CP-80. Samolot z silnikiem o mocy 90 KM rozwija prędkość max. — ok. 300 km/h. Rozpiętość — 6 m, długość — 5,3 m, pow. nośna — 6,2 m kw. Masa własna — 245 do 260 kg, masa całkowita — 365 do 380 kg. Prędkość min. — 92 km/h. Podwozie stałe.

